

ФБГОУ ВО «ВОЛЖСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА»

САДЫКОВ Эльдар Айдынбекович

**МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
УСТОЙЧИВОСТИ МОРСКОГО ПОРТОВОГО ОПЕРАТОРА**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством:
экономика, организация и управление предприятиями,
отраслями, комплексами (транспорт)

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
д.э.н., доц. Цверов В.В.

Нижний Новгород – 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПОРТОВОГО ОПЕРАТОРА	10
1.1. Эволюция подходов к обеспечению экономической устойчивости.....	10
1.2. Особенности формирования экономической устойчивости морских портовых операторов.....	17
1.3. Методы и механизмы управления экономической устойчивостью морских портовых операторов.....	29
2. МОНИТОРИНГ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ	43
2.1. Роль морских портовых операторов в реализации внешнеторгового потенциала Российской Федерации.....	43
2.2. Динамика грузооборота и пропускной способности портовых операторов Азово-Черноморского бассейна.....	53
2.3. Экономические проблемы портов Азово-Черноморского бассейна.....	67
3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ МОРСКИХ ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ	82
3.1. Комплексная методика оценки как инструмент управления экономической устойчивостью морского портового оператора.....	82
3.2. Оценка экономической устойчивости морских портовых операторов.....	99
3.3. Направления обеспечения устойчивого развития портовых операторов РФ.....	111
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	127
ПЕРЕЧЕНЬ ПРИНЯТЫХ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ	133
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	134
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	151

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Портовая деятельность традиционно входит в число национальных приоритетов. В условиях глобализации мировой экономики, как процесса формирования планетарного рынка товаров, услуг и капиталов, более 80% мировой торговли по физическому объему и 70% по стоимостному показателю приходится на морские перевозки, что требует постоянного внимания государств, имеющих выход к морю, к морскому транспорту и его инфраструктуре. Не только отечественными, но и зарубежными учеными обосновано, что портовая инфраструктура и логистика оказывает существенное влияние на экономический рост страны.

Устойчивое развитие российских морских портов выступает одним из приоритетных направлений преобразования отечественной транспортной системы, обеспечивающей экспорт и импорт услуг, в эффективную, высокодоходную отрасль, отвечающую международным стандартам в организационном и техническом отношении, конкурентоспособную на мировом транспортном рынке, обеспечивающую потребности России в морских внешнеторговых, транзитных и каботажных перевозках грузов.

Интерес к проблеме экономической устойчивости морских портовых операторов вызван усилением нестабильности внешней и внутренней среды. Функционирование предприятий отрасли осуществляется в условиях снижения объемов инвестиционных вложений, высоких процентных ставок по банковским кредитам и постоянно меняющегося налогового законодательства. Как результат, сегодня сектор находится на переломном моменте, сталкиваясь не только с проблемами, вызванными пандемией, но и с кардинальными сдвигами в структуре производственно-сбытовых систем, географии международных морских перевозок и внешнеторговой политики ведущих стран мира с учетом санкционного давления.

В последние годы органы государственной власти и бизнес-структуры прикладывают усилия для развития портового сектора РФ, однако цифровая трансформация мировой экономики, изменение динамики и структуры спро-

са на товары, замедление темпов роста мировой экономики приводит к неустойчивости и непредсказуемости международных морских перевозок.

Все эти факторы в конечном итоге отражаются на показателях работы морских портовых операторов, приводят к недозагрузке производственных мощностей одних и необходимости расширения грузовой базы других, что делает актуальным исследование экономической устойчивости морских портовых операторов. В этих условиях, давно появившееся и обоснованное понятие «экономическая устойчивость» приобретает первостепенное значение.

Степень разработанности проблемы. Ключевые вопросы устойчивого развития на международном и национальном уровнях широко представлены в официальных документах международных организаций (ООН, ЮНЕСКО, Всемирная комиссия по окружающей среде и развитию и др.).

Поиск научных публикаций по ключевому словосочетанию «экономическая устойчивость предприятия», проведенный по базе данных e-library показал, что их около 370 (по состоянию на март 2021 г.). Только за последние три года (с 2018 по март 2021 г.) было опубликовано около 130 работ по этой теме. Теоретическим основам и практическим аспектам формирования и использования механизмов обеспечения устойчивого развития экономических систем микроуровня (предприятий) посвящены труды таких ученых, как Афонцев С.А., Валентей С.Д., Волгина Н.А., Галазова С.С., Глинский В.В., Голиченко О.Г., Засько В.Н., Идрисов Г.И., Ильина И.Н., Клячко Т.Л., Краснощеков В.Н., Курбатова А.В., Лукьянов С.А., Малкина М.Ю., Мхитарян С.В., Почекаева О.В., Сильвестров С.Н., Третьяк О.А. и др.

Анализ многочисленных публикаций по проблеме экономической устойчивости хозяйствующих субъектов показал, что большинство методик разработаны для производственно-промышленных предприятий, в которых не отражаются особенности работы портового оператора. Данные вопросы в научных трудах отечественных ученых освещены односторонне. Отдельные работы посвящены проблемам использования мощностей и наращивания грузооборота – это статьи таких ученых, как Андропова И.В., Антипина О.Н.,

Борисов В.Н., Дигилина О.В., Дорошенко С.В., Дробышевский С.М., Лапидус Л.В., Марамыгин М.С., Матвеев В.Д., Радыгин А.Д., Сильвестров С.Н., Хайтбаев В.А.,

Часть авторов, например, Минаков В.Ф., Минеев В.И., Вакуленко Р.Я., Митяков С.Н., Соколов А.П., Цверов В.В. уделяют внимание общеэкономическому развитию и конкурентоспособности хозяйствующих субъектов, в том числе включая отечественных портовых операторов.

Единая комплексная методология оценки устойчивого развития портовых операторов на сегодняшний день отсутствует. Невозможность использования универсальной методики, разработанной для производственно-промышленных предприятий объясняется отраслевой особенностью продукции морского транспорта, сложностью сбора информации и нехваткой сопоставимых данных по портам. Недостаточная проработанность проблемы обеспечения устойчивого развития портовых операторов в силу ее неоднозначности и многогранности обуславливает необходимость дополнительных исследований по данному направлению.

Цель и задачи исследования. На основе многоуровневого экономического анализа деятельности морских портовых операторов разработать методические положения и практические рекомендации по обеспечению их устойчивого функционирования в долгосрочной перспективе.

В соответствии с целью исследования были сформулированы следующие задачи:

- обосновать классификацию факторов обеспечения экономической устойчивости портового оператора;
- разработать механизм управления экономической устойчивостью портового оператора;
- обосновать алгоритм проведения экономического анализа деятельности морских портовых операторов;
- разработать комплексную методику оценки устойчивости портового оператора;

– сформулировать практические рекомендации по совершенствованию управления экономической устойчивостью морских портовых операторов.

Научная гипотеза исследования состоит в предположении о том, что эффективное устойчивое функционирование морских портовых операторов в долгосрочной перспективе является следствием реализации методического инструментария управления данным процессом, учитывающего их функциональные, структурные и информационные характеристики как открытой социально-экономической системы.

Объект исследования – морские портовые операторы, функционирующие в современных условиях глобальной нестабильности.

Предмет исследования – совокупность организационно-экономических отношений, возникающих в процессе управления экономической устойчивости морского портового оператора.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в формировании теоретико-методических положений и практических рекомендаций по обеспечению устойчивого долгосрочного функционирования морского портового оператора.

Основными положениями, обладающими научной новизной и выносимыми на защиту, являются следующие:

1. Обоснована классификация факторов экономической устойчивости портового оператора, отличающаяся составом факторов макро и микроуровня, учитывающая его функциональные, структурные и информационные характеристики как открытой социально-экономической системы, что позволило разработать систему критериев оценки уровня экономической устойчивости портового оператора (п. 1.4.79. паспорта специальности 08.00.05).

2. Разработан механизм управления экономической устойчивостью портового оператора, отличающийся блочной структурой аналитических и управленческих процедур, позволяющий с учетом внешних условий и ограничений, централизованно определяемых параметров, на основе входной информации агентов разрабатывать направления обеспечения оптимального

уровня устойчивости в разрезе отдельных функциональных элементов и критериев, проводить корректировку программ развития транспортного предприятия (п. 1.4.79. паспорта специальности 08.00.05).

3. Обоснован алгоритм проведения экономического анализа деятельности морских портовых операторов с учетом их роли в развитии транспортной системы страны и отдельных бассейнов, отличающийся составом показателей и последовательностью реализации аналитических процедур в три этапа (на макроуровне, на мезоуровне и на микроуровне), что позволило выявить и систематизировать проблемы и установить причинно-следственные связи отдельных характеристик экономической устойчивости портовых операторов РФ (п. 1.4.80. паспорта специальности 08.00.05).

4. Разработана комплексная методика оценки устойчивости портового оператора, отличающаяся системой вводимых единичных показателей, отражающих специфику морского транспорта и динамических групповых показателей портового оператора, основанная на методе сумм и попарных сравнений; предполагающая расчет итогового интегрального многокритериального показателя, учитывающего результаты деятельности по основным функциональным составляющим экономической устойчивости морского портового оператора путем суммирования их групповых коэффициентов, что позволяет отследить угрозы, влияющие на экономическую устойчивость и принять своевременные меры по их преодолению, создает информационную основу для принятия управленческих решений и разработки стратегических планов развития морских портов и стивидорных компаний. (п. 1.4.89. паспорта специальности 08.00.05).

5. Сформулированы научно-практические рекомендации по совершенствованию управления экономической устойчивостью морских портовых операторов, отличающиеся системой мер по обеспечению устойчивого функционирования, учитывающих динамику развития портовых операторов, реализуемых как на макроуровне, так и точно ориентированных на развитие портовой инфраструктуры и обеспечение загрузки вводимых портовых

мощностей, реализация которых будет способствовать устойчивости функционирования морских портовых операторов в долгосрочной перспективе (п. 1.4.89. паспорта специальности 08.00.05).

Таким образом, в ходе выполнения исследования реализован комплекс поставленных задач и создана база для реализации методического инструментария управления экономической устойчивостью портового оператора.

Область исследования. Диссертационное исследование соответствует пунктам: 1.4.79. - развитие методологии и экономической теории транспорта; 1.4.80. - экономический анализ деятельности предприятий и организаций различных видов транспорта, выполняемый на уровне транспортной системы страны, ее регионов, видов транспорта и их структурных подразделений – железных дорог, морских и речных пароходств, авиакомпаний и др.; 1.4.89. - планирование и анализ производственно-хозяйственной и коммерческой деятельности предприятий транспорта паспорта специальности 08. 00.05 – экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт).

Теоретической и методологической основой исследования являются фундаментальные положения и научные работы отечественных ученых по вопросам теории и практики устойчивого развития, а также труды современных исследователей в сфере обеспечения устойчивого развития и оценки уровня экономической устойчивости хозяйствующих субъектов, в том числе применительно к деятельности операторов морских портов и стивидорных компаний. В процессе исследования использованы методы системного, структурно-функционального, компаративного и статистического анализа, метод весовых коэффициентов, парного сравнения, экспертных оценок и динамических индексов.

Информационную основу исследования составили статистические данные, материалы и сведения государственных органов РФ (Росстата РФ, Министерства транспорта РФ, Ассоциации морских портов РФ), международных организаций (ООН, ЮНКТАД), ведущих аналитических изданий; до-

ступные аналитические и другие источники, характеризующие работу морских портов в Российской Федерации, и в частности морских портовых операторов Азово-Черноморского бассейна; публикации международных и российских периодических изданий.

Практическая значимость результатов исследования состоит в том, что ее выводы и предложения могут быть использованы в хозяйственной деятельности портовых операторов при разработке и корректировке стратегии развития, планировании мероприятий по повышению эффективности деятельности, достижению конкурентных преимуществ. Разработанная методика апробирована на материалах ведущего стивидора Азово-Черноморского бассейна – АО «Новорослесэкспорт». Она может быть использована для портовых операторов других морских бассейнов. Ее результаты могут быть востребованы менеджментом компании, акционерами, банками, потребителями услуг, администрацией морских портов, органами региональной власти и другими заинтересованными лицами.

Апробация результатов исследования. Основные выводы и рекомендации диссертационного исследования доложены, обсуждены и одобрены на научно-практических конференциях, семинарах, изложены в статьях в журналах, входящих в перечень ВАК. Материал диссертационного исследования получил апробацию в ходе учебных занятий, проводимых в ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта».

Публикации. Основные положения диссертации достаточно полно отражены в научных работах автора. По теме диссертационного исследования опубликовано 5 статей в журналах перечня ВАК общим объемом 4,7 п.л. (авт.3,9 п.л.).

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы, четырех приложений и содержит 160 страниц, включая 28 рисунков и 26 таблиц. Список литературы содержит 163 источника.

1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПОРТОВОГО ОПЕРАТОРА

1.1. Эволюция подходов к обеспечению экономической устойчивости

В настоящее время практически во всех странах мира существенное внимание уделяется проблеме устойчивого развития. В формировании концепции устойчивого развития, которое проходило в рамках системы ООН под эгидой ЮНЕСКО, можно обозначить несколько основных периодов. Первая межправительственная конференция по окружающей человека среде состоялась в Стокгольме (1972 г.), а последующие конференции в Рио-де-Жанейро (1982, 1992 гг.) и в Йоханнесбурге (2002 г.)¹.

«Изначально вопросы устойчивого развития субъектов хозяйственной деятельности изучались в основном с точки зрения экологии. Понятие «экономическая устойчивость» возникло вследствие проблемы нехватки ресурсов, вызванной нефтяным и энергетическим кризисами 1973 и 1979 годов. В дальнейшем это направление экономической мысли превратилось в самостоятельную дисциплину, получившую название «ecosestate», то есть экономическая устойчивость государства, которую можно достичь при развитии его составных частей: территорий, отраслей, предприятий»².

Термин «устойчивое развитие» получил широкое распространение с 1987 года, с доклада Всемирной комиссии ООН по окружающей среде и развитию «Наше общее будущее»³. В данном документе «устойчивое развитие определено как развитие, при котором нынешние поколения удовлетворяют свои потребности, не лишая будущие поколения возможности удовлетворять собственные нужды, собственные потребности»⁴.

¹Садыков Э.А. Роль и проблемы морских портовых операторов в реализации внешнеторгового потенциала России // Транспортное дело России. 2020. №6. – С. 32-37.

²Анисимов, Ю.П. Экономическая устойчивость предприятия в условиях активной инновационной деятельности / Ю.П. Анисимов, А.В. Булгакова // Экономинфо. 2017. № 1-2. – С. 50-53.

³Бабурина О.Н. Кондратьев С.И. Морские порты мира и России: динамика грузооборота и перспективы развития // Транспортное дело России. 2016. №6. – С. 141-144.

⁴Сильвестров С.Н., Бауэр В. П., Еремин В. В., Лапенкова Н. В. О цифровой трансформации предприятия в контексте системной экономической теории // Экономическая наука современной России. 2020. № 2(89). – С. 22-45.

В 2015 г. Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций (ООН) была принята резолюция «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 г.». Обеспечение устойчивого развития было определено ООН как глобальная цель развития тысячелетия ⁵. Данная концепция устойчивого развития во многом предполагает соблюдение сбалансированности экономики, экологии и социальной сферы.

Как и любую экономическую категорию устойчивость можно рассматривать с позиций макро- и микроподхода. С точки зрения макроэкономики индикаторами экономической устойчивости являются ниже перечисленные (см. рис. 1).



Рисунок 1 – Система индикаторов устойчивого развития на макроуровне ⁶

Поскольку любая система в процессе своей жизнедеятельности может находиться либо в устойчивом, либо в неустойчивом состоянии, то концепция устойчивого развития может быть применена не только по отношению к отдельным странам и регионам, но и к отдельному хозяйствующему субъекту – предприятию. Несмотря на то, что понятие экономической устойчивости предприятия является ключевым и общеупотребительным, существует достаточно большое число определений. Рассмотрим наиболее полные и значимые трактовки данной категории с помощью табл. 1.

⁵Duru O., Galvao C. B., Mileski J., Robles L. T., Gharehgozli A. Developing a comprehensive approach to port performance assessment // The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2020. V/ 36. 169 – 180p.

⁶Садыков Э.А. Роль и проблемы морских портовых операторов в реализации внешнеторгового потенциала России // Транспортное дело России. 2020. №6. – С. 32-37.

Таблица 1 – Определение понятия «экономическая устойчивость хозяйствующего субъекта»

Автор	Определение
Т.Л. Клячко, Я.И. Кузьминов, В.А. Мау	«Устойчивостью характеризуется то состояние, при котором удовлетворяются потребности настоящего времени, но не ставится под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности» ⁷
Ильина И. Н.	«Экономическая устойчивость трактуется, как свойство системы так реагировать на изменения внешней среды, чтобы не только генерировать факторы, которые обуславливают ее уравновешенное состояние, но и обеспечивать дальнейшее развитие» ⁸
Н.И. Ивашкова, А.В. Лукина, С.В. Мхитарян	«Под устойчивостью организации понимают совокупность свойств его производственной, инновационной, организационной, финансовой и многих других видов деятельности» ⁹
В.Н. Краснощеков, А.М. Марголин	«Предприятие является устойчивым, когда приносит прибыль. Если организация не приносит прибыль, то индикатором неустойчивой деятельности являются понесенные им убытки. Оно должно изменить свою хозяйственную политику, снизить себестоимость, сократить количество работающих или принять другие меры по своему оздоровлению. Иначе предприятие станет банкротом и исчезнет с рынка» ¹⁰
Николаенкова, М.С.	«Под устойчивым развитием понимается процесс, при котором все стороны деятельности предприятия функционируют стабильно и при этом взаимодействуют друг с другом, тем самым обеспечивая высокий уровень производительности и качества предприятия» ¹¹
Афоничкин А.И.	«Экономическая устойчивость представляет собой способность предприятия сохранять внутреннюю сбалансированность и динамическое равновесие в процессе развития, эффективно использовать стратегические ресурсы и экономический потенциал развития, обеспечивая достижение целевых показателей развития в условиях воздействия факторов внешней и внутренней среды» ¹²
Баканаев И.Л.	«Устойчивость характеризует состояние объекта по отношению к внешним воздействиям. Более устойчивым считается такое состояние объекта, которое при равных по силе внешних воздействиях и внутренних сдвигах подвержено меньшим изменениям, отклонениям от прежнего положения» ¹³

⁷ Меры по обеспечению экономической устойчивости системы высшего образования в новых условиях / Т.Л. Клячко, Я.И. Кузьминов, В.А. Мау [и др.] // Российское высшее образование: уроки пандемии и меры по развитию системы: Коллективная монография / Научный редактор выпуска Е.А. Суханова. – Т.: Национальный исследовательский Томский государственный университет, 2020. – С. 118-129.

⁸ Ильина И. Н. Качество городской среды как фактор устойчивого развития муниципальных образований // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2015. № 5(164). – С. 69-82.

⁹ Ивашкова Н.И., Лукина А.В., Мхитарян С.В. Исследование удовлетворенности парковочным пространством города Москва: компонента стратегии устойчивого развития мегаполиса // Друкеровский вестник. 2019. № 6(32). – С. 166-173.

¹⁰ Краснощеков, В.Н., Марголин А.М. Основные направления совершенствования экономического механизма обеспечения устойчивого функционирования и развития водного хозяйства России: монография / М-во сел. хоз-ва Рос. Федерации, Федер. гос. образоват. учреждение высш. проф. образования Моск. гос. ун-т природообустройства. – М. : МГУП, 2005. – 107 с.

¹¹ Николаенкова М.С. Особенности оценки эффективности деятельности транспортных предприятий. Сборник научных трудов по итогам международной научно-практической конференции. // Инновационный центр развития образования и науки. 2015. – С. 272-276.

¹² Афоничкин А.И., Журова Л.И. Модель оценки экономической устойчивости предприятий /Фундаментальные исследования. 2015. №10 (часть 1) – С. 131-138

¹³ Баканаев И.Л. Экономическая устойчивость деятельности предприятия // Молодой ученый. 2016. №3 (107).

Автор	Определение
Идрисов Г.И.	«Способность экономической системы не отклоняться от своего состояния (статистического или динамического) при различных внутренних и внешних дестабилизирующих воздействиях за счет эффективного формирования и использования финансовых, производственных и организационных механизмов» ¹⁴
Малкина М.Ю..	«Равновесное сбалансированное состояние экономических ресурсов, которое обеспечивает стабильную доходность и нормальные условия для расширенного воспроизводства в долгосрочной перспективе с учетом важнейших внешних и внутренних факторов» ¹⁵
Найден С.Н.	«Такое положение предприятия, при котором сохраняется способность эффективного функционирования и стабильного прогрессивного развития при отрицательных воздействиях внешней среды» ¹⁶

Таким образом, рассмотрев определения понятия «экономическая устойчивость предприятия», приходим к следующим выводам:

- на данный момент времени нет точного единого подхода к определению экономической устойчивости предприятия;
- каждый из рассмотренных подходов обладает как достоинствами, так и недостатками;
- говоря об экономической устойчивости, не следует придерживаться какого-то одного конкретного подхода, а лучше рассматривать их в общем контексте.

Сложность определения этой дефиниции заключается в том, что она состоит из двух слов «устойчивость» и «развитие», которые являются, по мнению некоторых авторов, взаимоисключающими, «устойчивого развития просто не может быть, так как при развитии (динамике) стабильности (постоянства) не будет»¹⁷. Диалектическое противостояние этих процессов приводит к новому состоянию – динамическому равновесию. Любое предприятие является открытой социально-экономической системой, подвергаемой воз-

¹⁴ Идрисов Г.И. Павлов П.А. Параметры модели экономического роста на период до 2024 г // Экономическое развитие России. 2018. Т. 25. № 9. С. 3-6.

¹⁵ Малкина М.Ю. Устойчивость региональных экономик и факторы на нее влияющие // Нижний 800: экономический потенциал и драйверы развития: Сборник научных статей по итогам Региональной научно-практической конференции, в рамках III Московского академического экономического форума (МАЭФ-2021), Нижний Новгород, 20 мая 2021 года. – Нижний Новгород: Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, 2021. – С. 4-11.

¹⁶ Найден С.Н., Грицко М.А. Социальный потенциал устойчивого развития Дальнего Востока: демографические и инфраструктурные ограничения // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2017. Т. 14. № 4. – С. 104-111.

¹⁷ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 13.07.2020)

действию внешней среды, поэтому устойчивым развитием можно назвать состояние динамического равновесия, при котором обеспечивается адаптация предприятия к воздействию внутренних и внешних факторов.

Устойчивое развитие предприятия – это непрерывное изменение производственно-хозяйственной и социально-экономической системы, которое приводит к новому состоянию, обеспечивающему достижение его ключевых показателей деятельности. Под устойчивым развитием предприятия будем понимать способность предприятия адаптироваться к воздействию факторов внешней и/или внутренней среды, что позволит в долгосрочной перспективе получать прибыль и достигать целевых показателей¹⁸.

Проблема обеспечения экономической устойчивости предприятия обусловлена текущей рыночной ситуацией, «характеризующейся высоким уровнем неопределенности, жесткой конкуренции и рисками. Современный рынок постоянно меняется. Поскольку изменения происходят быстро, поэтому именно приспособление к ним становится существенным преимуществом предприятий в борьбе с конкурентами. В этих условиях компании должны ориентироваться на новые принципы и методы организации, основанные, прежде всего на совершенствовании внутреннего механизма управления устойчивым функционированием предприятий. Главным компонентом такой организации является экономическая устойчивость»¹⁹.

Рассматривая экономическую устойчивость как «...характеристику, раскрывающую способность предприятия реагировать на внешние и внутренние факторы, отметим, что потеря экономической устойчивости связана с негативным влиянием на финансовые притоки бизнеса, отношениями стейкхолдеров и экономическими показателями эффективности деятельности предприятия. В обязательном порядке экономическая устойчивость отражает стабильное превышение доходов над издержками предприятия, состояние

¹⁸ Национальная экономика // Под ред. Ю. Н. Мосейкина. // Москва, 2020.

¹⁹ Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов // Transport business in russia. 2017. №2. – С. 105-109.

ресурсов, обеспечивает их эффективное использование, а также способствует расширению и обновлению основных средств»²⁰.

Как отмечает Э.К. Иванов, «...устойчивое экономическое развитие предприятия тесно связано с такими экономическими категориями как рост, кризис, риск, инвестиции, инновации. Любая организация имеет две тенденции своего существования – функционирование и развитие. Под функционированием организации подразумевается поддержание жизнедеятельности, сохранение функций, определяющих его целостность, качественную определенность. Под развитием понимается приобретение организацией нового качества, укрепляющего его жизнедеятельность, укрепляющего его позиции в условиях постоянно изменяющейся среды и возможность существовать и оставаться доходным. Функционирование организации и ее развитие взаимосвязаны теснейшим образом и отражают диалектическое единство»²¹.

Устойчивому развитию предприятия присущ ряд особенностей, систематизированных в виде рис. 2.



Рисунок 2 – Признаки устойчивого развития хозяйствующего субъекта

²⁰ Екимова К.В. Лукьянов С.А., Смирнов Е.Н. Цифровая экономика и искусственный интеллект: новые вызовы современной мировой экономики – М.: Государственный университет управления, 2019. – 180 с.

²¹ Иванов Э.К. Методика комплексной оценки устойчивости развития торгового предприятия // Сборник научных трудов «Вопросы управления в современном предпринимательстве». СПб.: Санкт-Петербургский торгово-экономический институт, 2005. С. 21-25.

«Обзор экономической литературы свидетельствует о существовании значительного количества видов устойчивости предприятия. В общерыночном аспекте можно выделить два вида экономической устойчивости: внутренняя, то есть состояние предприятия; внешняя, обусловленная стабильностью экономической среды»²². «Условием обладания устойчивостью к внешним воздействиям являются внутренние свойства самого хозяйствующего субъекта, внутри которого заложена основа устойчивости. Для того, чтобы повысить его устойчивость к воздействию различных факторов, необходимо, прежде всего, совершенствовать сам объект»²³ изнутри.

«По функциональному признаку составляющие экономической устойчивости предприятия целесообразно разделить на: финансовую, организационную, техническую и технологическую, рыночную, кадровую, экологическую, правовую, производственную, инвестиционную, маркетинговую, управленческую»²⁴. «Каждая из них, в свою очередь, является сложной системой, и характеризуются системой показателей. Для достижения общей устойчивости функциональные составляющие устойчивости предприятия должны базироваться на последовательном едином подходе»²⁵.

Заслуживает внимания подход, согласно которому «устойчивость делится на слабую и сильную, при этом, основой устойчивого развития является сохранение капитала, как созданного человеком, так и природного»²⁶.

Выделяется также унаследованная экономическая устойчивость, которая сформировалась в течение нескольких лет и при наличии определенного

²² Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

Кузнецов А.Л., Кириченко А.В., Щербакова-Слюсаренко В.Н. Эволюция показателей, характеризующих эксплуатационную работу портов и терминалов // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. 2017. Т. 9. № 5. – С. 909-924.

²³ Национальная экономика // Под ред. Ю. Н. Мосейкина. // Москва, 2020.

²⁴ Валентей С. Д., Бахтизин А.Р., Кольчугина А.В. Тренды развития экономик субъектов Российской Федерации в 2016 г // Федерализм. 2018. № 2(90). – С. 161-176.

²⁵ Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов // Transport business in russia. 2017. №2. – С. 105-109.

²⁶ Бразовская Я. Е. Международная унификация упрощения таможенно-тарифного регулирования при перевозке груза морским транспортом // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2014. № 1(23). – С. 179-194.

запаса финансовой прочности способна защищать предприятие от резких негативных изменений или дестабилизирующих факторов.

1.2. Особенности формирования экономической устойчивости морских портовых операторов

Как представляется, «система диагностики экономической устойчивости хозяйствующих субъектов должна строиться в индивидуальном порядке для отдельно взятой отрасли»²⁷. Морские порты являются ключевым звеном народного хозяйства России (ее территория омывается водами 3 океанов и 13 морей), протяженность морских границ превышает 40 тыс. км), их развитие должно соответствовать тенденциям мировой торговли и инновациям в судостроении²⁸.

В Федеральном законе о морских портах под оператором морского терминала понимается «транспортная организация, осуществляющая эксплуатацию морского терминала, операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров».

Наряду с термином «оператор морского терминала» широкое применение получили термины «портовый оператор» или «стивидорная компания», которые используются нами как тождественные. Нередко в литературе морской порт и портовый оператор также рассматриваются как синонимы, но надо отметить, что эти понятия различаются и первое является более широким. В Кодексе торгового мореплавания под морским портом понимаются его «территория и совокупность размещенных в границах этой территории объектов инфраструктуры морского порта, используемых для осуществления

²⁷ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

²⁸ Волынский, И.А. Понятие, виды и особенности формирования потоковых процессов морского порта // Вестник АГТУ. Серия: Экономика. 2020. №3. - С.71-77.

деятельности в целях торгового мореплавания, в том числе для оказания услуг»²⁹.

«Сегодня морские порты, как узловое звено в транспортной сети страны, функционируют в качестве центров перевалки грузов с морского транспорта на наземные транспортные средства и в обратном направлении. В таком качестве порт представляет собой связующее звено для движения грузов между сушей и морем»³⁰.

Основу экономической деятельности портов образуют грузопотоки, которые «отражают потоки товаров между производством и потреблением, между районами и регионами страны и далее на международном уровне»³¹. «По направлению пересечения они делятся береговой линией на импортные (пересекающие границу терминала с моря и покидающие его в сторону суши) и экспортные (пересекающие его границу со стороны суши на море). Импортные и экспортные грузопотоки, проходящие через порт, определяют величину суммарного транзитного грузопотока Грузы, завезенные на терминал и убывающие с него морским путем, образуют грузопотоки трансшипмен»³²³³. Таким образом, транспортное обеспечение внешнеэкономических сделок является одной из ключевых задач современного порта (см. рис. 3).

«Международные транспортные операции среди всего многообразия бизнес-операций, совершаемые на внешних рынках, отличаются большей сложностью по сравнению с операциями, выполняемыми на внутреннем рынке. Это объясняется как большими расстояниями, так и вовлечением в

²⁹ Лепехина Ю.А. Выбор стратегии стивидорной компании на основе маркетингового анализа // Экономика устойчивого развития. 2018. № 2 (34). - С. 200-213.

³⁰ Смирнов Е.Н., Лукьянов С.А. Императивы управления глобальными цифровыми платформами // Управление. 2020. Т. 11. № 4. – С. 59-69.

³¹ Коняшова А.В. Показатели оценки функциональных составляющих экономической устойчивости развития предприятия // Вестник Челябинского государственного университета. 2013. №8 (299). – С. 123-128.

³² Кузнецов, А. Л. Эволюция показателей, характеризующих эксплуатационную работу портов и терминалов / А. Л. Кузнецов, А. В. Кириченко, В. Н. Щербакова-Слюсаренко // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2017. – Т. 9. – № 5. – С. 909-924.

³³ Адно Ю.Л., Афонцев С.А., Володин А.Г. Россия и мир: 2019. экономика и внешняя политика // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63. № 5. С. 109-134.

международные перевозки большого числа субъектов, наличием специфических факторов и условий транспортировки грузов»³⁴.

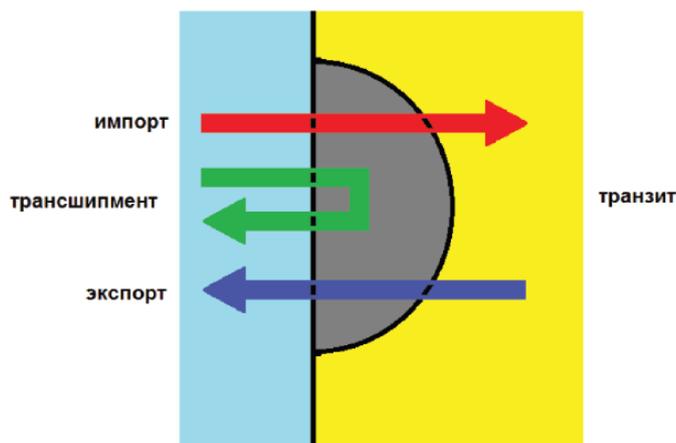


Рисунок 3 – Формирование грузопотоков морского порта в контексте реализации внешнеторгового потенциала страны

Кроме того, «развитие современных видов транспорта и систем телекоммуникаций кардинальным образом изменили характер мировой экономики и международной торговли, способствовали формированию новых товарных и финансовых рынков, дали возможность более рационально и оперативно использовать преимущества международного разделения труда, ускорили мировые интеграционные процессы»³⁵.

Недостаточная разработанность проблемы устойчивости портового оператора обусловлена отраслевой спецификой морского сектора. Основная особенность продукции морского транспорта – ее нематериальный характер и не способность к накоплению. В отличие от рынков товаров, «имеющих вещественную форму, на транспортном рынке сделки заключаются на продукцию, которая еще не произведена и будет потребляться одновременно с ее производством.

Изменение объемов грузопотоков морских портовых операторов зависит от различных факторов: конкуренции с другими видами транспорта,

³⁴Буянова Л. Н., Григорян М. Г. Проблемы управления производительностью труда на водном транспорте – СПб.: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2021. – 188 с.

³⁵Смирнов Е.Н., Лукьянов С.А. Императивы управления глобальными цифровыми платформами // Управление. 2020. Т. 11. № 4. – С. 59-69.

конъюнктуры внутренних и внешних рынков сбыта товаров, общей экономической ситуации в России и мире»³⁶.

Изучение экономической литературы показало, что «в зависимости от научных взглядов авторы по-разному определяют систему факторов, влияющих на экономическую устойчивость предприятий. Согласно проведенным исследованиям установлено, что среда деятельности любого хозяйствующего субъекта делится на внешние факторы прямого и косвенного воздействия и внутренние факторы, не учитывая при этом несоразмерность состава их элементов. Так, микросреда включает функциональные области предприятия, макросреда прямого воздействия – экономических контрагентов, косвенного воздействия – факторы влияния»³⁷ со стороны государства и общества, взаимодействие между собой которых может давать как положительное, так и отрицательное влияние на устойчивость функционирования предприятия³⁸.

«Кроме того, процесс оценки факторов влияния осложняется проблемой присутствия порога чувствительности предприятия как открытой социально-экономической системы к действию определенных факторов. Так, влияние незначительного действия может оказаться за пределами порога чувствительности, поэтому при обнаружении оно может показаться слабым и безвредным, однако накопление соответствующих изменений в течение длительного времени может привести к коренной трансформации этой системы и даже к ее гибели.

Поэтому для обеспечения устойчивого функционирования предприятия необходимо детализировать факторы влияния на его устойчивость, которые имеют сложную, разветвленную структуру и непосредственную связь с видом экономической деятельности предприятия»^{39 40}.

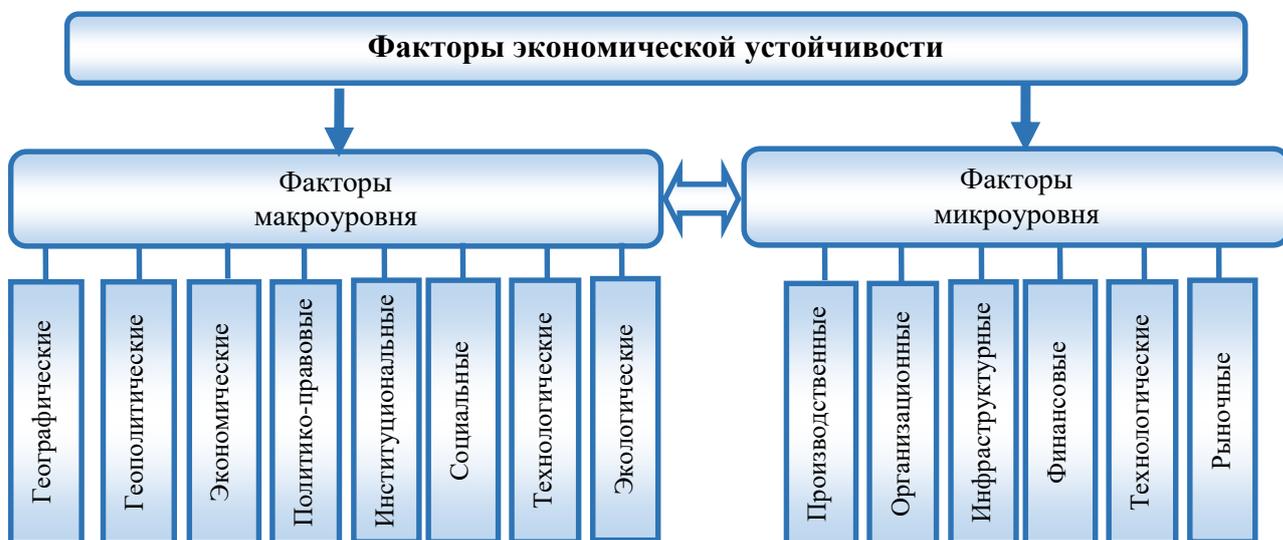
³⁶ Пухальский В.А. Классификация и формирование конкурентных преимуществ портов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2015. №2 (30). С. 179-184.

³⁷ Баранова, В. Е. Экономическая устойчивость предприятия / В. Е. Баранова, Е. Ф. Николаева // Academy. – 2018. – № 10(37). – С. 18-24.

³⁸ Рыночные трансформации: новые бизнес-модели, инновационные технологии, практика решений / Е.А. Авдеева, С.С. Алиева, Р.М. Нуреев – Лондон: издательство LSP, 2021. – 461 с.

³⁹ Засько В.Н., Донцова О.И. Особенности государственной политики в сфере управления инновационно-промышленными кластерами // Креативная экономика. 2016. Т. 10. № 11. С. 1253-1262.

На основе исследования и анализа внешней и внутренней среды российских портовых операторов, нами была разработана структура факторов, влияющих на экономическую устойчивость портового оператора. Она отражена на рис. 4.



Источник: составлено автором.

Рисунок 4 – Классификация факторов экономической устойчивости портового оператора

Согласно приведенной структуре факторов, очевидно, что устойчивость портового оператора как открытой динамической системы, находится под постоянным воздействием внешних и внутренних факторов.

Определение внешних факторов макроуровня, необходимо для обеспечения условий устойчивого и эффективного функционирования портового оператора.

На сегодняшний день для портовых операторов актуальным является влияние факторов макроуровня, перечисленных в табл. 2.

«Внешние факторы макроуровня почти неконтролируемые со стороны руководства предприятия и поэтому требуют тщательного анализа и прогнозирования. При этом портовые операторы значительно зависят от конъюнктуры рынков сырья, материалов, трудовых и финансовых ресурсов и рынков средств производства. В этой связи важно исследовать причины возможного

⁴⁰ Ильина М.С. Направления совершенствования методики оценки экономической эффективности функционирования морского транспортного узла // ЭВ. 2021. №2 (25). С.5-13.

«срыва» отношений предприятия с контрагентами для обеспечения его непрерывного устойчивого функционирования. Кроме того, в настоящее время наблюдается усиление конкуренции со стороны европейских портов, обострение проблем с поставщиками инновационного оборудования, сложность получения долгосрочных кредитов из-за политической и экономической нестабильности, что затрудняет обеспечение устойчивости портовых операторов

Таблица 2 – Факторы, влияющие на экономическую устойчивость портовых операторов в процессе реализации международных бизнес-операций на макроуровне

Подсистема факторов	Факторы
1	2
Географические факторы	Географическое положение портового оператора, «ресурсобеспеченность региона, состояние рынков сбыта и транспортных связей, уровень развития интеграционных процессов в регионе; территориальная близость порта к местам производства и потребления перевозимой продукции; расположение порта на пересечении главных морских маршрутов и включенность порта в международные транспортные коридоры и др.; природно-климатические факторы (естественные глубины в акватории морского порта и на подходах к нему, ледовая обстановка, естественная защищенность предприятия от воздействия погодных условий, риски природных катаклизмов и т.д.; создание необходимых условий развития международной транспортной инфраструктуры» ⁴¹
Геополитические факторы	Расположение порта (или его потребителей) «в районе международных конфликтов, регионе политической напряженности и нестабильности; действие международных договоров либо иных норм международного права, предоставляющих преференциальные режимы, или накладывающих санкционные меры в отношении деятельности морских портов, внешней торговли; членство в международных транспортных организациях и реализация международных соглашений в области транспорта» ⁴²
Политико-правовые факторы	Уровень политической стабильности в стране и регионе; характер взаимоотношений государств (в т.ч. «транзитных»), влияющих на ВЭД; транспортная и торговая политики стран, союзов, международных ассоциаций, участвующих в транспортном обеспечении бизнес-операций; государственное содействие формированию и функционированию рынков транспортных услуг

⁴¹ Бодровцева, Н. Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов / Н. Ю. Бодровцева // Транспортное дело России. – 2017. – № 2. – С. 105-109.

⁴² Бодровцева, Н. Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов / Н. Ю. Бодровцева // Транспортное дело России. – 2017. – № 2. – С. 105-109.

1	2
Институциональные факторы	Реализация мер государственного экономического и коммерческо-правового регулирования транспортной деятельности; «меры государственного контроля в сфере транспорта, пограничного, таможенного, экологического, санитарно-карантинного, ветеринарного и фитосанитарного контроля» ⁴³ ; защита и поддержка деятельности транспортных предприятий на внешних рынках
Социальные факторы	Демографические изменения и динамика занятости; состояния потребительского спроса; социальная мобильность населения
Технологические факторы	«Уровень НТП на отдельных видах транспорта; уровень навигационного обслуживания; уровень развития отдельных прогрессивных транспортно-технологических систем; регулярность и качество транспортного обслуживания; технико-эксплуатационные характеристики транспортных средств, перегрузочной техники; транспортная характеристика перевозимых грузов; надежность работы технических средств и безопасность движения транспортных средств на отдельных видах транспорта; контроль за выполнением нормативных требований эксплуатации транспортных средств; квалификация кадров, обслуживающих транспортную технику и отвечающих за ее состояние и эксплуатацию» ⁴⁴
Экономические факторы	Особенности экономической ситуации, ее налоговой, бюджетной, инвестиционной, антимонопольной и приватизационной политики; государственная система контроля за деятельностью транспортных предприятий и предпринимателей в области международных перевозок и иностранных перевозчиков на территории стран; «конъюнктура рынков сырья, материалов, трудовых и финансовых ресурсов и рынков средств производства» ⁴⁵
Экологические факторы	«Природно-климатические особенности стран и регионов, в которых осуществляется транспортное обеспечение ВЭД; степень развития отдельных видов транспорта общего пользования, зависящих от географических особенностей страны, размеров ее территории, исторических условий формирования транспортной сети; сезонность перевозок и работы отдельных видов транспорта общего пользования; состояние метеорологической обстановки» ⁴⁶

Источник: составлено автором.

При определении системы внутренних факторов влияния на устойчивость портового оператора необходимо учитывать его функциональное, структурное и информационное описание как открытой социально-экономической системы. Кроме того, на экономическую устойчивость пред-

⁴³ Бодровцева, Н. Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов / Н. Ю. Бодровцева // Транспортное дело России. – 2017. – № 2. – С. 105-109.

⁴⁴ Бердина М.Ю., Торосян Е.К. Морской транспорт в системе международных бизнес-операций // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1-1. ; URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=17841> (дата обращения: 01.10.2021).

⁴⁵ Баранова Валентина Евгеньевна, Николаева Елена Федоровна Экономическая устойчивость предприятия // Academy. 2018. №10 (37). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-ustoychivost-predpriyatiya-1> (дата обращения: 01.10.2021).

⁴⁶ Бердина М.Ю., Торосян Е.К. Морской транспорт в системе международных бизнес-операций // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1-1. ; URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=17841> (дата обращения: 01.10.2021)

приятия влияют, прежде всего, те факторы, которые обуславливают рост эффективности функционирования предприятия. Поэтому в соответствии со спецификой деятельности портовых операторов предлагается распределить внутренние факторы на факторы производственного воздействия, технологические, организационные, инфраструктурные, финансовые факторы, а также факторы рыночного влияния» (см. табл. 3).

Таблица 3 – Факторы микроуровня, определяющие экономическую устойчивость портового оператора (составлено авторов)

Подсистема факторов	Факторы
Производственные	Объем и структура грузопотоков, «темпы изменения грузооборота, степень использования портовых мощностей, номенклатура грузов, резервные мощности; режим производственной работы и специализации порта, использование рабочего времени; равномерность грузопотоков, выполнение сезонной или круглогодичной навигации и др.
Технологические	Используемые технологии и применение инноваций; спектр услуг, предлагаемый портом в отношении судов, грузов и пассажиров; номенклатура переваливаемых грузов и организация логистики перевозок
Организационные	Структура, квалификация, количественный и качественный состав работников, производительность труда, движение кадров, организационная структура, состояние менеджмента, методы управления и т.п.
Инфраструктурные	Габариты производственной территории и наличие непосредственно портовой инфраструктуры, обеспечивающей эффективную перевалку грузов; техническое состояние, оснащение, вместительность и конструкция складов, внутрипортового транспорта и состояние портового хозяйства; близость транспортной инфраструктуры
Финансовые	Удельный вес собственного капитала, привлечения заемных средств, объем дебиторской и кредиторской задолженности, качество активов и пассивов, доходность, ликвидность и т. п.
Рыночные	Положение организации на рынке; деловая репутация; степень зависимости от внешних кредиторов и инвесторов; наличие неплатежеспособных дебиторов; эффективность хозяйственных и финансовых связей» ⁴⁷

Выделенные группы факторов «взаимодействуют и взаимообуславливают друг друга. Действие этих факторов оказывает прямое влияние на показатели устойчивости функционирования портовых операторов. При этом, для эффективного функционирования предприятий необходимо контролировать

⁴⁷ Бодровцева, Н. Ю. Понятие и виды конкурентоспособности морских портов / Н. Ю. Бодровцева // Транспортное дело России. – 2016. – № 5. – С. 31-32.

не только влияние факторов отдельно, но и в их взаимодействии и взаимосвязи»⁴⁸.

Устойчивость «обеспечивает неделимую и постоянную систему предприятия и реализует ее уникальные технологии и процессы: финансовые, производственные, организационные. В условиях кризиса основной задачей руководителей и владельцев становится сохранение ключевых стейкхолдеров предприятия. В этом случае важное значение приобретает функция организационной устойчивости - стабилизация, стандартизация и отклонение внешних и внутренних воздействий на предприятие обеспечения его равномерного, слаженного функционирования. Так, руководство должно обеспечивать постоянные коммуникативные взаимосвязи между всеми функциональными единицами предприятия для эффективного управления его деятельностью»⁴⁹. Очевидно, что влияние каждого фактора на общее состояние экономической устойчивости портового оператора неодинаково.

Общепринятая методика, позволяющая комплексно и всесторонне оценить экономическую устойчивость портового оператора в настоящее время отсутствует. Разработанные методики наиболее часто касаются лишь финансовой устойчивости, не являются многокритериальными, часто не имеют интегрального показателя, и, кроме того, не отражают специфику морского транспорта и не приспособлены к данной отрасли⁵⁰. В исследованиях зарубежных ученых проводится обзор факторов корпоративной устойчивости морских портов⁵¹, предлагается комплексный подход к его оценке⁵², рассматриваются концепции его развития и т. д., но все они рассматривают про-

⁴⁸ Жаркова Е. М., Волгина Н.А. Вклад голландских ученых в изучение глобальных цепочек стоимости // Российский внешнеэкономический вестник. 2020. № 10. – С. 50-61.

⁴⁹ Бабурин В.А., Минеев С.К., Бабурина К.Р. Оценка экономической эффективности совершенствования организации обслуживания судов в портах // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2013. №2 (18). - С. 158-165.

⁵⁰ Галазова С.С., Краснова Т.Г., Плотникова Т.Н. Оценка ресурсного потенциала социально-инновационного развития федерального округа // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2016. № 4. - С. 106-111.

⁵¹ Аблаев И.М., Миннебаева Л.Ф. Финансовая устойчивость предприятия и критерии ее оценки // Казанский экономический вестник. 2017. №2(28). – С. 40-46.

⁵² Аверина О.И. Анализ и оценка устойчивого развития предприятия // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2016. №3. – С. 10-19.

блему с чисто теоретических позиций и не предлагают конкретную методику оценки экономической устойчивости портового оператора.

Рассматривая экономическую устойчивость стивидорной компании как диалектическую категорию, выделим два направления анализа устойчивого развития – первое – статическое (анализируются конкретные результаты деятельности компании), второе – динамическое – мониторинг показателей во времени⁵³.

«Оценивая экономическую устойчивость морского порта, необходимо рассматривать влияние выделенных групп факторов в совокупности через систему показателей. Для этого следует использовать как универсальные ключевые показатели эффективности, так и специфические. К универсальным показателям эффективности транспортных предприятий относят: выручку от реализации, сумму доходов, прибыль до вычета процентов и налогов, рентабельность услуг транспортных компаний, долю доходов от перегрузки в общей сумме доходов транспортного предприятия, производительность труда, рентабельность, операционную прибыль, коэффициент фондоотдачи и другие показатели.

Специфическими ключевыми показателями эффективности для транспортной компании могут быть: объем и структура грузооборота; грузооборот; вагонооборот, показатели пропускной способности (загрузка портовой мощности), результаты обработки судов, результаты обработки вагонов, сохранность грузов, себестоимость переработки одной тонны груза.

При этом как универсальные, так и специфические показатели могут быть разделены на объемные и качественные. Объемные показатели работы портового оператора определяют и характеризуют объем производственной деятельности, размеры грузооборота порта, его финансовых результатов. Качественные показатели работы портового операто-

⁵³ Лapidус Л. В., Иванов О.И. Транспортные и коммуникационные услуги // Экономика и управление социальной сферой: Учебник для бакалавров. – М.: Издательско-торговая корпорация "Дашков и К", 2015. – С. 429-466.

ра отражают эффективность его работы и в значительной мере определяют уровень экономической устойчивости порта

Центральный условно-натуральный показатель работы морского портового оператора – это грузооборот, который служит основным критерием для оценки уровня производственно-экономического развития порта и применяется в задачах планирования и оценки результатов его деятельности. С экономической точки зрения он является наиболее важным показателем, характеризующим развитие того или иного портового оператора, а также масштабы и географию проходимости через него грузов.

Возможные критерии оценки уровня экономической устойчивости приведены на рис. 5»⁵⁴.



Источник: составлено автором

Рисунок 5 – Возможные критерии оценки уровня экономической устойчивости портового оператора

В «грузооборот порта включаются грузы, погруженные на суда или выгруженные из них. В зависимости от вида грузов в структуре грузооборота портового оператора различают наливные грузы (сырая нефть, нефтепродукты, растительные масла, виноматериалы) и сухие грузы (лесные грузы, уголь,

⁵⁴ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

руда, цветные металлы, контейнерные и другие грузы)»⁵⁵. В зависимости от направления грузопотоков выделяют экспортные и импортные грузы.

Что касается инструментария оценки экономической «устойчивости» порта, то здесь используются традиционные методы экономического анализа: сравнения, индексный, методы факторного анализа, корреляции, регрессий и др. Широко используется метод сравнения на базе динамических рядов и относительных величин»⁵⁶.

Подводя итог, отметим, что «неоднозначность интерпретации показателей, используемых для оценки наиболее очевидных и принципиально важных производственных операций портовых операторов, становится серьезной проблемой не только при планировании национальной и региональной транспортной системы, анализе производственной деятельности портов и терминалов, но и при оценке их экономической устойчивости.

Основная проблема заключается в выборе показателей и оценочных критериев, а также отсутствии универсальной методики диагностики устойчивости морских портовых операторов.

Понятийный аппарат, сформированный в ходе развития традиционных портов, технологий перевозки и обработки грузов, имеет значительные недостатки и пробелы. Недостаточность и неоднозначность существующих аналитических показателей приводит к искажению статистической отчетности на всех уровнях, неточностям при проведении экономической оценки и формировании выводов»⁵⁷. Появление новых технологий грузообработки, развитие транспортно-логистических систем и формирование отношений на международном уровне обостряют эту проблему.

⁵⁵ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

⁵⁶ Новиков А.В., Почекаева О.В., Вакуленко Р.Я., Волостнов Н. С. Факторный анализ перспектив развития транспортно-логистических систем // Вестник Екатеринбургского института. 2020. № 4(52). – С. 41-46.

⁵⁷ Кузнецов, А. Л. Эволюция показателей, характеризующих эксплуатационную работу портов и терминалов / А. Л. Кузнецов, А. В. Кириченко, В. Н. Щербакова-Слюсаренко // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2017. – Т. 9. – № 5. – С. 909-924. – DOI 10.21821/2309-5180-2017-9-5-909-924.

С учетом ранее изложенного, формирование адаптированного механизма оценки экономической устойчивости, универсальной интерпретации и методов оценки показателей, касающихся работы современных портовых операторов, становится актуальной задачей транспортной науки и практики.

1.3. Методы и механизмы управления экономической устойчивостью морских портовых операторов

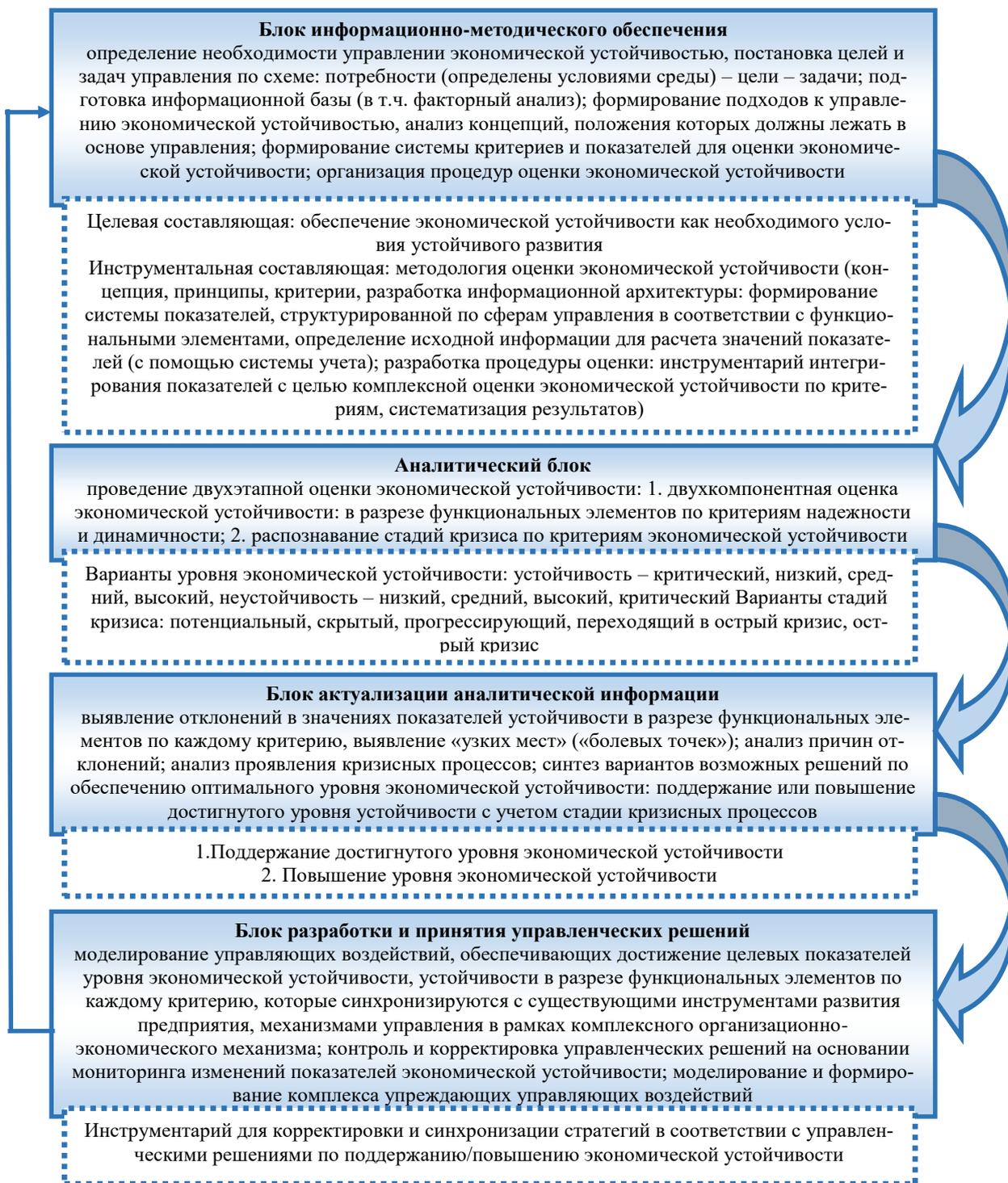
Общая схема механизма управления экономической устойчивостью хозяйствующего субъекта приведена на рис. 6.



Источник: составлено автором

Рисунок 6 – Общая схема механизма управления экономической устойчивостью хозяйствующего субъекта

Составляющие блоки механизма управления экономической устойчивостью предприятия и комплекс действий в них приведены в виде рис. 7.



Источник: составлено автором

Рисунок 7 – Составляющие блоки механизма управления экономической устойчивостью организации и составляющие их мероприятия

Механизм управления экономической устойчивостью в контексте управления современной организацией выполняет следующие четыре функции: 1) целеполагание; 2) анализ и оценка; 3) регламентация разработки и реализации управленческих решений; 4) контроль.

Целеполагание включает в себя «определение целей и задач управления экономической устойчивостью в контексте стратегических целей предприятия; моделирование управляющих воздействий, направленных на достижение оптимального уровня экономической устойчивости как необходимого условия устойчивого развития»⁵⁸.

Вторая функция – анализ и оценка – «состоит в оценке экономической устойчивости и последующая оценка результативности управления ею, сбор и обработка необходимой аналитической информации для проведения оценки и разработки соответствующих управляющих воздействий, проведение анализа внешней среды для определения условий, в которых функционирует предприятие и, следовательно, осуществляется управление по критерию экономической устойчивости»⁵⁹.

Регламентация разработки и реализации управленческих решений - это «организация работы менеджмента в соответствии с составляющими компонентами экономической устойчивости, т.е. в разрезе функциональных элементов предприятия, по целям и задачам управления, мотивация участников процесса управления, координация и синхронизация их деятельности в контексте достижения оптимального уровня экономической устойчивости, включающей разработку управляющих воздействий, в т.ч. упреждающих, разработка плана действий по совершенствованию управления экономической устойчивостью и корректировке инструментария развития предприятия с учетом уровня его экономической устойчивости»⁶⁰.

Функция контроля подразумевает «учет результатов деятельности предприятия в разрезе его функциональных элементов с позиции экономической устойчивости, учет изменений показателей экономической устойчивости в результате реализации управляющих воздействий, контроль за их реа-

⁵⁸ Сценарии развития экономической ситуации в России в 2020-2021 гг. и вызовы экономической политик / А.Л. Ведев, С.М. Дробышевский, А.Ю. Кнобель [и др.] // Экономическое развитие России. 2020. Т. 27. № 5. – С. 4-23.

⁵⁹ Соколов А. П. Взаимодействие макро- и микроуровней при формировании экономической безопасности страны // Индустриальная экономика. 2020. № 1. – С. 6-9.

⁶⁰ Постан М.Я., Савельева И. В. Метод нахождения равновесного решения для портовых операторов в конкурентной среде типа олигополии // ТАРП. 2014. №2 (18). - С.58-63.

лизацией, разработку каналов обратной связи между элементами и подсистемами в процессе управления экономической устойчивостью для внесения своевременных корректировок в данный процесс и его организацию, а также в общий процесс управления предприятием.

Формирование механизмов и обоснование инструментов обеспечения устойчивого экономического развития предприятия базируется на результатах оценки уровня его экономической устойчивости»⁶¹. «Источниками информации для анализа устойчивого развития предприятия являются бухгалтерский отчет и приложения к нему, статистическая и оперативная отчетности. Обеспечение устойчивого развития предприятия требует решения многих сложных задач, среди которых большое значение имеет определение показателей, наиболее полно его характеризующих. Оценку устойчивого развития следует проводить с помощью комплексного сравнительного анализа динамики производственных и финансовых результатов деятельности предприятия. При этом используемые показатели должны:

- точно, полно и достоверно раскрывать содержание устойчивого развития;
- соизмеряться с системой показателей, принятой для оценки результатов производственно-хозяйственной деятельности предприятия;
- основываться на действующем порядке учета и отчетности;
- число показателей должно быть оптимальным, т.е. минимально необходимым и достаточным для целей анализа, определяющего в динамике устойчивость развития предприятия»⁶².

Необходимо отметить, что в настоящее время «среди ученых-экономистов нет единого мнения по поводу того, какие конкретные показатели деятельности предприятия следует считать показателями его экономи-

⁶¹ Сабайдаш М.В. Развитие методических принципов оценки экономической эффективности инвестиционных проектов создания и развития морских портов и терминалов // Вестник АГТУ. Серия: Экономика. 2019. №3. С. 125-131.

⁶² Зингер, О. А. Факторы, влияющие на устойчивое развитие промышленных предприятий / О. А. Зингер, А. В. Ильясова // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1-1. – С. 591.

ческой устойчивости»⁶³. Прежде всего, это проявляется «в многообразии различных подходов к оценке экономической устойчивости предприятия в существующей научной методологии. Современная экономическая наука для оценки экономической устойчивости предприятий в основном использует методы количественных оценок полученных финансовых результатов деятельности предприятий. Результаты всех видов деятельности предприятий выражаются в итоговых финансовых показателях, таких как прибыль, себестоимость, рентабельность, платежеспособность и ряд других, а также производных от них, которые получают расчетным путем»⁶⁴.

В работе Н.В. Соколовой «проведен анализ существующих подходов к оценке экономической устойчивости предприятия в процессе его развития, результаты которого свидетельствуют об отсутствии единого подхода к оценке и позволяют выделить следующие группы методов оценки:

- 1) в зависимости от количества параметров в модели устойчивости – однофакторные и многофакторные методы;
- 2) в зависимости от типа используемых для оценки устойчивости показателей – методы, использующие статические и динамические оценки показателей;
- 3) в зависимости от вида решающего правила при оценке уровня устойчивости – методы, основанные на темпоральном ранжировании показателей и на сравнении фактических значений показателей с нормативными шкалами интегральной оценки устойчивости»⁶⁵.

Существующие в научной литературе методические подходы к оценке экономической устойчивости основываются на различных взглядах ведущих ученых к раскрытию экономической сущности этой категории. Рассмотрим некоторые методики, представленные в научной литературе.

⁶³ Третьяк О.А., Климанов Д.Е. Новый подход к анализу бизнес-моделей // Российский журнал менеджмента. 2016. Т. 14. № 1. – С. 115-130.

⁶⁴ Климанов Д.Е., Третьяк О.А. Бизнес-модели: основные направления исследований и поиски содержательного фундамента концепции // Российский журнал менеджмента. 2014. Т. 12. № 3. – С. 107-130.

⁶⁵ Соколова Н.В. Методика оценки экономической устойчивости внешнеторгового предприятия // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 7-4. – С. 656-660; URL: <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=9895> (дата обращения: 01.10.2021).

Традиционные методы оценки экономической устойчивости предприятия базируются на локальных финансовых показателях его деятельности, частично реагирующих на уровень предпринимательского риска и экономическую устойчивость. Исследователи связывают это понятие с категорией «финансовая устойчивость», акцентируя внимание на результативную сторону финансовой деятельности хозяйствующего субъекта. В этой связи для оценки устойчивости предпринимательских структур предлагаются методики оценки, прежде всего, их финансовой устойчивости. Так, в работах А. Д. Шеремета, Н. Г. Иванова и других авторов «одним из критериев оценки финансовой устойчивости организации является излишек или недостаток источников средств для формирования запасов и затрат (материальных оборотных фондов). Наряду с указанным критерием в ряде случаев используется коэффициентный анализ, основанный на расчете финансовых коэффициентов устойчивости (коэффициент автономии, коэффициент финансовой задолженности (финансового риска), коэффициент финансовой напряженности, коэффициент маневренности собственного капитала, коэффициент обеспеченности оборотных активов собственным оборотным капиталом и др.)»^{66 67}.

Так, в частности, А.Д. Шеремет и Е.В. Негашев полагают, что «соотношение стоимости материальных оборотных средств и величин собственных и заемных источников их формирования характеризует устойчивость экономического состояния предприятия. По их мнению, обеспечение всего объема необходимых факторов производства, обусловленного производственными потребностями хозяйствующего субъекта, источниками их формирования является сущностью экономической устойчивости. Обобщающим показателем ее является излишек или недостаток средств для формирования

⁶⁶ Шеремет А.Д. Комплексная рейтинговая оценка устойчивости развития предприятий // Аудит и финансовый анализ. 2017. №3-4. – С.152-157

⁶⁷ Государственная финансовая политика устойчивого экономического роста в России / Н.Г. Иванова, Л.А. Дьячкина, Д.А. Жилюк [и др.]; Под редакцией Н.Г. Ивановой. – СПб: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2020. – 145 с.

факторов производства, образующийся в виде разницы между суммой источников средств и стоимостью факторов производства»⁶⁸.

Конечно, «оптимальное соотношение собственных и заемных источников средств, а также обеспеченность производства необходимыми ресурсами оказывают существенное влияние на экономическую устойчивость предприятия, но не меньшую роль играет, по нашему мнению, и эффективная маркетинговая, производственная и многие другие виды деятельности предприятия, определяющие многогранность ее формирования»⁶⁹.

О.Н. Бабурина, С.И. Кондратьев для оценки экономической устойчивости предлагают ввести «обобщающий рейтинговый показатель. В его основе лежит сумма пяти финансовых показателей (коэффициентов обеспеченности собственными средствами, текущей ликвидности и т.д.) с численной поправкой на их нормативные значения. При этом по предлагаемой методике, уровень экономической устойчивости считается оптимальным, если значение интегрального показателя соответствует единице»⁷⁰.

На наш взгляд, достоинством данного метода является «детализация показателей, наличие интегральной величины и использования рейтинговых оценок. Однако недостатками предложенной методики является волевой отбор учитываемых коэффициентов и их нормативов, а также исследование только финансовой составляющей экономической устойчивости, что существенно ограничивает область его применения в диагностическом исследовании»⁷¹.

⁶⁸ Шеремет А.Д., Негашев Е.В. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций: практическое пособие – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2020.

⁶⁹ Шеремет А.Д., Негашев Е.В. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций: практическое пособие – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2020.

⁷⁰ Бабурина О.Н., Кондратьев С.И. Морские порты мира и России: динамика грузооборот и перспективы развития // Транспортное дело России. 2016. №6. – С. 141-144.

⁷¹ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

Другие авторы, например, А.Л. Кузнецов, А.В. Кириченко, В.Н. Щербакова-Слюсаренко, О.В. Кузьменко, Е.В. Гриценко^{72, 73}, наряду с категорией «финансовая устойчивость, выделяют и другие составляющие экономической устойчивости (производственную, рыночную, инвестиционно-инновационную, социальную, экологическую), для оценки которых используют целый комплекс показателей, характеризующих различные стороны деятельности предприятия и уровня его адаптивности к изменениям внешней среды. Так, например, для оценки инвестиционно-инновационной устойчивости предприятия авторами предложено рассчитывать такие показатели, как коэффициент инвестиционной привлекательности, темп изменения доли инновационной продукции и др. Уровень и эффективность других составляющих устойчивости может быть охарактеризована иными показателями»⁷⁴.

На наш взгляд, особый интерес представляет методика, разработанная Т. Н. Кошелевой, Л. В. Ачбой, которые предлагают «с целью выведения заключительного значения уровня экономической устойчивости предприятия использовать комплексный метод на основании оценки степени устойчивости основных видов деятельности предприятия. Подобный подход определяет экономическую устойчивость общего хозяйственного движения предприятия, которая складывается как совокупность устойчивостей всех видов хозяйственной деятельности субъекта. Выделяются следующие укрупненные виды деятельности, на основе анализа которых была проведена оценка уровня экономической устойчивости: организационно-технологическая, снабженческая, производственная маркетинговая, финансово-экономическая»⁷⁵.

⁷²Кузнецов А.Л., Кириченко А.В., Щербакова-Слюсаренко В.Н. Эволюция показателей, характеризующих эксплуатационную работу портов и терминалов // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. 2017. Т. 9. № 5. – С. 909-924.

⁷³Кузьменко О.В., Гриценко Е.В. Методические аспекты оценки устойчивости предпринимательских структур // Экономическая наука и практика: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Чита, апрель 2017 г.). – Чита: Издательство Молодой ученый, 2017. – С. 13-17.

⁷⁴Минеев В.И. Инновационные технологии - основа развития речного транспорта в XXI веке // В.И. Минеев, С.Г. Митрошин, Н.А. Ефремов, В.Н. Костров, В.Л. Эгин / Речной транспорт (XXI век). 2009. Т. 4. № 6. С. 34

⁷⁵Кошелева, Т. Н. Структурные закономерности и финансовые ограничения развития субъектов малого предпринимательства / Т. Н. Кошелева, Л. В. Ачба // Экономика и управление. – 2016. – № 9(131). – С. 37-42.

По утверждению авторов, «условием экономической устойчивости осуществления каждой из данных видов деятельности является соблюдение принципа равновесия влияния факторов, определяющих условия и сам процесс осуществления той или иной деятельности. Числовое значение уровня экономической устойчивости по каждому из видов деятельности определяется исходя из степени отклонения фактически полученных результатов от равновесных. Последние определяются как идеально возможные, то есть которые могли бы быть получены предприятием в условиях равновесного состояния факторов, оказывающих влияние на данные виды деятельности, а также при соблюдении условий временного равновесия»^{76 77}.

Достоинством методики, предлагаемой Кузьменко О.В., Гриценко Е.В., является «ее комплексный характер. Оценка экономической устойчивости охватывает различные сферы деятельности предприятия (производство, финансы, сбыт и т.д.), что существенно повышает полноту экономической оценки и положительно влияет на ее эффективность. Вместе с тем, на наш взгляд на практике очень трудно определить состояние, которое автор называет идеальным «равновесным состоянием факторов», которое он принимает за эталон. Как следствие, это затруднит применение данного метода на практике»⁷⁸.

Курбатова А.В. приводит «методику оценки экономической устойчивости предприятия в разрезе трех направлений: анализ конкурентоспособности, анализ финансовой устойчивости, оценка экономического потенциала. Анализ конкурентоспособности основывается на маркетинговых исследованиях, соблюдении нормативных показателей и информации внутреннего характера; анализ финансовой устойчивости проводится на базе источников бухгалтер-

⁷⁶ Кошелева, Т. Н. Структурные закономерности и финансовые ограничения развития субъектов малого предпринимательства / Т. Н. Кошелева, Л. В. Ачба // Экономика и управление. – 2016. – № 9(131). – С. 37-42.

⁷⁷ Корюкин Н. С. Конкурентные преимущества как цель и результат использования инновационного потенциала портовых терминалов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2014. №3 (25). С. 154 -158.

⁷⁸ Кузьменко О.В., Гриценко Е.В. Методические аспекты оценки устойчивости предпринимательских структур // Экономическая наука и практика: материалы V Международ. науч. конф. (г. Чита, апрель 2017 г.). – Чита: Издательство Молодой ученый, 2017. – С. 13-17.

ской отчетности; при оценке экономического потенциала используются внутренние финансовые документы, планы и отчеты предприятия. Приведенные подходы к оценке являются достаточно логичными и обоснованными, поскольку позволяют комплексно оценить экономическую устойчивость и ее отдельные элементы»⁷⁹.

Оригинальную методику оценки экономической состоятельности разработали Глинский В.В., Серга Л.К., Зайков К.А. «Здесь исследование экономического состояния предприятия проводится по трем функциональным составляющим: эффективность, потенциал, соотношение точки опоры и центра тяжести. Обобщающая величина критерия экономической состоятельности, называемого М-счетом, зависит от балльной и процентной оценки (по весовым значениям). Если М-счет по этим составляющим оказывается менее 60 %, это говорит о «первых симптомах заболевания или о болезни предприятия», если 19 % и ниже – о наступлении кризиса в деятельности предприятия»⁸⁰.

Вместе с тем, по нашему мнению, при подобном подходе в оценке фиксируется только текущее состояние предприятия и из поля зрения исследователя выпадает динамика его поведения. Другими словами, оценка сводится к определению достигнутой точки в пространстве показателей работы предприятия. Тогда как «траектория его движения в целом остается в стороне, что не позволяет оценивать процесс деятельности предприятия во времени и ощутимо уменьшает полезность данной методики.

Из наиболее распространенных и признанных зарубежных научных исследований в области устойчивого развития можно обозначить модель Харрода-Домара, которая анализирует рост экономики при условии постоянства коэффициентов капиталоемкости и склонности к сбережению в долгосроч-

⁷⁹ Курбатова А.В., Курбатова Е.С., Персианов В.А. Формирование методологии экономической оптимизации управленческих решений на транспорте // Вестник университета. 2019. № 2. – С. 70-76.

⁸⁰ Глинский В.В., Серга Л.К., Зайков К.А. Оценка инновационного потенциала территории: пространственно-динамический подход // Идеи и идеалы. 2016. Т. 2. № 2 (28). С. 62-74. Фисенко А.И., Кулешова Е.А. Состояние и проблемы развития морских портов и формирования их грузовой базы в южной зоне дальнего востока России // Современные проблемы науки и образования

ном периоде. В модели были впервые интегрированы процессы мультипликации и акселерации»⁸¹.

Отдельные авторы, в том числе О.Б. Дигилина⁸², используют индексный метод оценки экономической устойчивости, основанный на так называемом «золотом правиле экономики». Известно, что для нормального функционирования хозяйственного процесса при бездиспропорционном повышении продуктивности более конечные исходные показатели должны расти быстрее, чем менее конечные. Это так называемое «золотое правило экономики». Ориентируясь на это правило, нормативное соотношение, характеризующее рыночное (динамичное) условие устойчивого развития промышленных организаций, выглядит следующим образом⁸³:

$$100\% < TA < TB < TЧП, \quad (1)$$

где TA – темп изменения активов предприятия, %; TB – темп изменения объемов реализации, %; $TЧП$ – темп изменения чистой прибыли, %.

В экономической литературе предлагаются варианты расширения системы показателей, включаемых в нормативный динамический ряд. Например:

$$TЧП > TПР > TB > TA > TЗ > ТК > TД > TДД, \quad (2)$$

где $TПР$, $TЗ$, $TК$, $TД$, $TДД$ – темп изменения, соответственно, прибыли от продаж, среднегодовой величины заемных средств, среднегодовой краткосрочной кредиторской задолженности, среднегодовой дебиторской задолженности, среднегодовой долгосрочной дебиторской задолженности.

Приведенное соотношение характеризует пропорциональность экономического развития предприятия, однако охватывает более широкий круг показателей и при благоприятном соотношении также характеризует повышение эффективности деятельности.

⁸¹ Фисенко А.И., Кулешова Е.А. Состояние и проблемы развития морских портов и формирования их грузовой базы в южной зоне дальнего востока России // Современные проблемы науки и образования

⁸² Дигилина О.Б., Лебедева Д.В. Методика оценки ресурсных потребностей организации для реализации инновационного проекта // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2021. № 4-1. С. 47-52.

⁸³ Шеремет А.Д., Негашев Е.В. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций: практическое пособие – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2020.

Интегральные подходы к оценке экономической устойчивости предпринимательских структур приведены в табл. 4.

Таблица 4 – Методические подходы к определению интегрального показателя экономической устойчивости предпринимательских структур⁸⁴

Автор	Авторские методики		
	Малкина М.Ю.	В.Ф. Минаков, М.В. Радченко, М.В. Сингелейцев	А.Б. Мельников, Р.Г. Романенко
Интегральный показатель экономической устойчивости	«Индекс экономической устойчивости, определяемый на основании показателей, характеризующих четыре группы бизнес-процессов: маркетинговые, производственно-технологические, финансово-экономические и организационные» ⁸⁵	Обобщающий интегральный показатель экономической устойчивости, определяемый в рамках структурно-функциональных компонент (финансовой, организационно-экономической, инновационно-инвестиционной, социальной)	Интегральный показатель, определяемый на основе частных коэффициентов устойчивости, характеризующих различные аспекты деятельности предприятия
Частные показатели устойчивости	«Маркетинговые (ценность потребителя, коэффициент собираемости платежей, доля рынка, рентабельность продаж) Производственно-технологические (рентабельность продукции, коэффициент диверсификации) Финансово-экономические (рентабельность активов, запас финансовой прочности, текущая ликвидность, коэффициент соотношения длительности производственного и финансового циклов, коэффициент автономии, налоговая емкость продаж) Организационные (доля работников управления, степень централизации управленческих функций, показатель уровня управления, коэффициент стабильности кадров, показатель квалификационного состава предприятия, текучесть кадров, уровень заработной платы, коэффициент эффективности управления)» ⁸⁶	«Финансовая компонента (коэффициент текущей ликвидности, коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, коэффициент финансовой устойчивости) Организационно-экономическая компонента (рентабельность основных средств) Инновационно-инвестиционная компонента (энерговооруженность, фондовооруженность, фондоотдача, материалоотдача) Социальная компонента (уровень мотивации труда персонала, уровень эффективности использования трудовых ресурсов)» ⁸⁷	«Коэффициент покрытия всех обязательств оборотными активами Коэффициент срочной ликвидности Коэффициент автономии Коэффициент оборачиваемости собственного капитала Коэффициент рентабельности основной деятельности Рентабельность активов Чистая рентабельность продаж Коэффициенты оборачиваемости» ⁸⁸

⁸⁴Мокеев В.В. О построении рейтинга устойчивого развития предприятий методом собственных состояний // Вестник ЮУрГУ. – 2016. Т.5, №1. – С. 69-81.

⁸⁵ Малкина М.Ю. Оценка устойчивости развития региональных экономик на основе расстояний Махаланобиса // Terra Economicus. 2020. Т. 18. № 3. – С. 140-159.

⁸⁶Малкина М.Ю. Оценка устойчивости развития региональных экономик на основе расстояний Махаланобиса // Terra Economicus. 2020. Т. 18. № 3. – С. 140-159.

Очевидно, что рассмотренные подходы позволяют дать лишь статическую оценку деятельности предприятия, и не учитывают динамики его развития, а также не лишены субъективности: выбор показателей и суждение о состоянии предприятия во многом зависят от профессионализма исследователей, их знаний и интуиции.

Более обоснованным, на наш взгляд, является интегральный подход к оценке устойчивости, в основе которого лежит единый критерий (интегральный показатель), включающий обобщающие характеристики экономической состоятельности хозяйствующего субъекта.

Существуют разные способы определения интегрального показателя, среди которых можно выделить:

1. Метод по сумме показателей (линейная модель), согласно которому «получение комплексной оценки основывается на суммировании оценок по всем анализируемым показателям. Достоинством данного метода является простота в применении. В качестве недостатков можно отметить то, что, во-первых, отдельные показатели не всегда играют одинаково важную роль для исследуемого объекта, и, во-вторых, метод не всегда дает объективную оценку положения исследуемого объекта»⁸⁹.

2. Метод по сумме средневзвешенных арифметических групповых показателей. Согласно данному методу «формула для расчета интегрального показателя определяется как сумма частных показателей с учетом их весов значимости. Благодаря учету важности показателей, интегральный показатель, рассчитанный по данному методу, более точно отражает эффективность деятельности исследуемого объекта. Однако весомость показателей, полу-

⁸⁷ Минаков В.Ф., Радченко М.В., Сингелейцев М.В. Обеспечение финансовой устойчивости и платежеспособности страховых организаций // Современные проблемы науки и образования. 2014. № 6. – С. 388.

⁸⁸ Мельников А.Б., Романенко Р.Г. Инвестиционный климат и отток капитала в системе основных рисков устойчивости экономики России // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2014. № 100. – С. 1098-1117.

⁸⁹ Зонина А. В., Караулов В.М. Базовая модель экономики // Вестник НГУЭУ. 2021. № 1. – С. 38-47.

ченная с использованием метода экспертных оценок, может значительно меняться в зависимости от выбранного сегмента для проведения опроса»⁹⁰.

3. Метод расстояний, при котором «вычисляется расстояние между некоторым фактическим объектом и его идеальным представлением. Это наиболее формализованный метод; такая метрика используется в виде обобщенного критерия, так как описывает обобщенное расстояние между текущим объектом и объектом, с которым производится сравнение. Такой метод может как учитывать, так и не учитывать значимость показателей. Однако метод требует применения сложной процедуры вычисления»⁹¹.

Анализируя разные подходы к определению понятия «экономическая устойчивость», а также существующие в научной литературе методики ее оценки, можно утверждать, что «экономическая устойчивость — это, прежде всего, способность предприятия в процессе его развития сохранять равновесие всех его подсистем, характеризующих различные стороны его деятельности: производственно-финансовую, инновационно-инвестиционную, управленческую, социальную. В этой связи оценка экономической устойчивости предприятия должна комплексно отражать все стороны его деятельности, а наиболее обоснованным методическим подходом к оценке уровня экономической устойчивости предприятия является интегральный подход»⁹². Интегральный показатель позволяет избежать противоречивости полученных в результате оценки множества данных посредством объединения их в единый показатель, удобный для формирования окончательного заключения и прогнозирования.

⁹⁰ Голиченко О.Г., Щепина И.Н. Система характеристик для комплексного анализа инновационной деятельности на региональном уровне // Экономическая наука современной России. 2018. № S1. С. 89.

⁹¹ Мокеев В.В. О построении рейтинга устойчивого развития предприятий методом собственных состояний // Вестник ЮУрГУ. 2016. Т.5, №1. – С. 69-81.

⁹² Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

2. МОНИТОРИНГ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ

2.1. Роль морских портовых операторов в реализации внешнеторгового потенциала Российской Федерации

В последние годы мировая экономика регулярно сталкивалась с такими рисками как инфляция, колебания валютных курсов и волатильность финансово-экономических рынков. Продолжающаяся торговая война между США и Китаем, замедление развития мировой экономики в целом, эскалация геополитической напряженности в мире, введение новых и ужесточение существующих экологических ограничений в области судоходства – всё это так или иначе влияло на глобальный рынок морских перевозок. Происходило это на фоне замедления коммерческих и промышленных процессов в Китае и сокращения расходов на инвестиции в развитых странах, особенно в США. Несмотря на сложные политические и экономические условия, объемы международной морской торговли стабильно росли (в соответствии с табл. 5).

Таблица 5 – Показатели международной морской торговли за 2012-2019 гг.

Наименование Показателей	Год							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Объем международной морской торговли, млн. тонн, в том числе:	9195	9513	9842	10023	10295	10716	11019	11076
наливные грузы	2840	2828	2825	2932	3058	3146	3201	3169
сухие грузы	6355	6685	7017	7091	7237	7570	7818	7907
Темп прироста объема международной морской торговли, %	4,8	3,5	3,5	1,8	2,7	4,1	2,8	0,5
Удельный вес, %:								
наливных грузов	30,89	29,73	28,70	29,25	29,70	29,36	29,05	28,61
сухих грузов	69,11	70,27	71,30	70,75	70,30	70,64	70,95	71,39

Источник: составлено автором⁹³.

В целом, за 2012-2019 гг. объем международной морской торговли вырос в 1,2 раза. Динамика грузооборота морских портов России опережала

⁹³ БГД – Российский Статистический Ежегодник 2020/ Russian Statistical Yearbook 2020 / Росстат

общемировые тенденции: объем перевалки отечественных портов вырос в 1,5 раза – с 565,5 до 840,1 млн. тонн, что можно увидеть из данных табл. 6.

Таблица 6 – Объемы перевалки морских портов России за 2012-2019 гг.

Вид груза	Год, млн. тонн								Темп роста, %	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/ 2018	2019/ 2012
Наливные грузы, в том числе:	313,8	333,3	331	364,5	386,2	413,2	429,1	464,2	108,2	147,9
сырая нефть	197	207,5	187,2	202,1	228	252,3	255,3	276,1	108,1	140,2
нефтепродукты	114	111,8	128	146	140,8	141,6	145,1	149,9	103,3	131,5
прочие наливные грузы	2,8	14	15,8	16,4	17,4	19,3	28,7	38,2	133,1	1364,3
Сухие грузы, в том числе:	251,7	255,7	292,4	312,2	335,8	373,2	387,6	375,9	97,0	149,3
Уголь	89,2	101,1	116,3	123,2	136,3	154,6	161,4	176,0	109,0	197,3
контейнеры	42,7	44,4	46,8	40,1	42,7	48,3	53,6	56,5	105,4	132,3
Зерно	24	18,3	29,7	34,4	35,6	47,9	55,8	38,6	69,2	160,8
черные металлы	25,6	22	23,3	26,2	28,2	28,3	30,6	26,7	87,3	104,3
минеральные удобрения	10,4	12,9	14,7	16	16,2	17,7	17,8	18,9	106,2	181,7
прочие сухие грузы	59,8	57	61,6	72,3	76,8	76,4	68,4	59,2	86,5	99,0
Итого	565,5	589	623,4	676,7	722	786,4	816,7	840,1	102,9	148,6

Источник: составлено автором^{94, 95}

В 2019 г. по показателю грузооборота морских портов Россия вошла в ведущую мировую «четверку», наряду с США, Китаем и Канадой⁹⁶, усилив свои позиции в нефтеналивном и сухогрузном сегментах рынка (рис. 8).

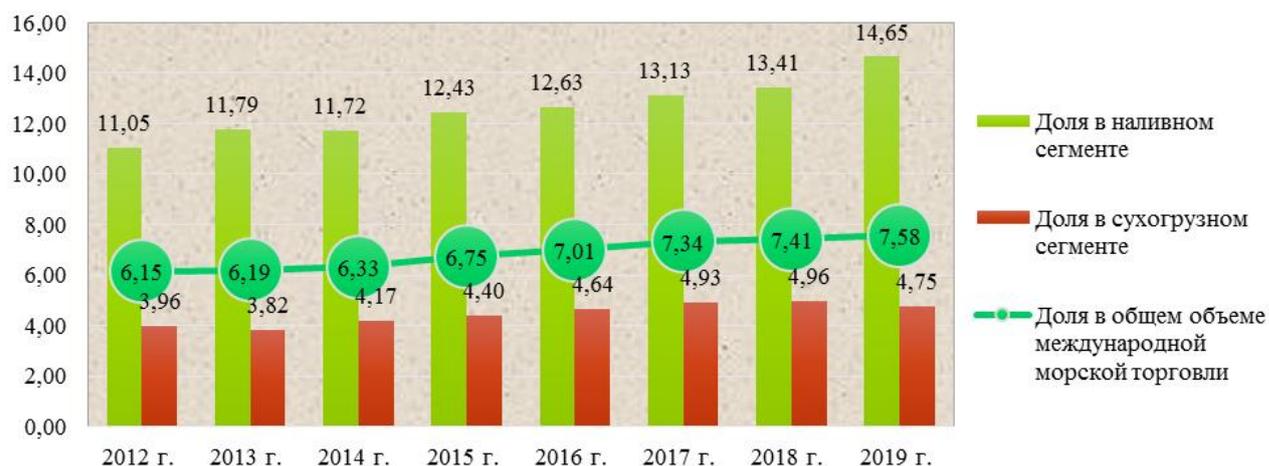


Рисунок 8 – Доля портов России в обеспечении международной морской торговли за 2012-2019 гг., %

⁹⁴ Бабурина О.Н., Садыков Э.А. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора // Экономический анализ: теория и практика. 2021. №5.

⁹⁵ БГД – Россия и страны мира - 2020 г. / Росстат // https://gks.ru/bgd/regl/b20_39/Main.htm (дата обращения: 01.02.2021)

⁹⁶ Notteboom T. Towards a new intermediate hub region in container shipping? Relay and interlining via Cape route vs. the Suez route // Journal of Transport Geography. 2012. No. 22. – pp. 164-178.

Проводя национальную внешнеэкономическую политику, «одним из принципов которой является расширение взаимовыгодного сотрудничества с государствами всех континентов, обладая огромным ресурсным и производственным потенциалом, Россия является одним из крупнейших участников мирового товарообмена»⁹⁷.

Особенность работы морских портов в РФ состоит в неравномерности распределения по видам транспорта, которыми груз прибывает и отправляется из порта. В 2019 г. более 84% грузов было доставлено в порты по железной дороге (47,2%) и трубопроводам (37,2%), а при отправлении груза из порта в 39% случаях использовался автомобильный транспорт, в 37,8% - морские суда. Причина – в товарной структуре грузов, в которой четко прослеживается сырьевая направленность (рис. 9).

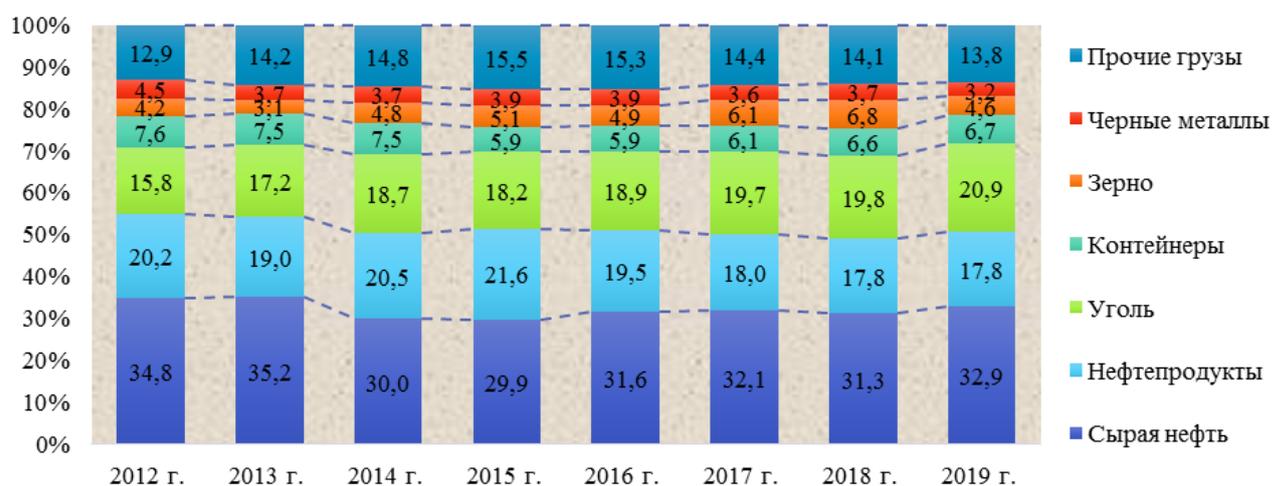


Рисунок 9 – Структура грузооборота морских портов России за 2012-2019 гг.

Источник: составлено автором по материалам⁹⁸

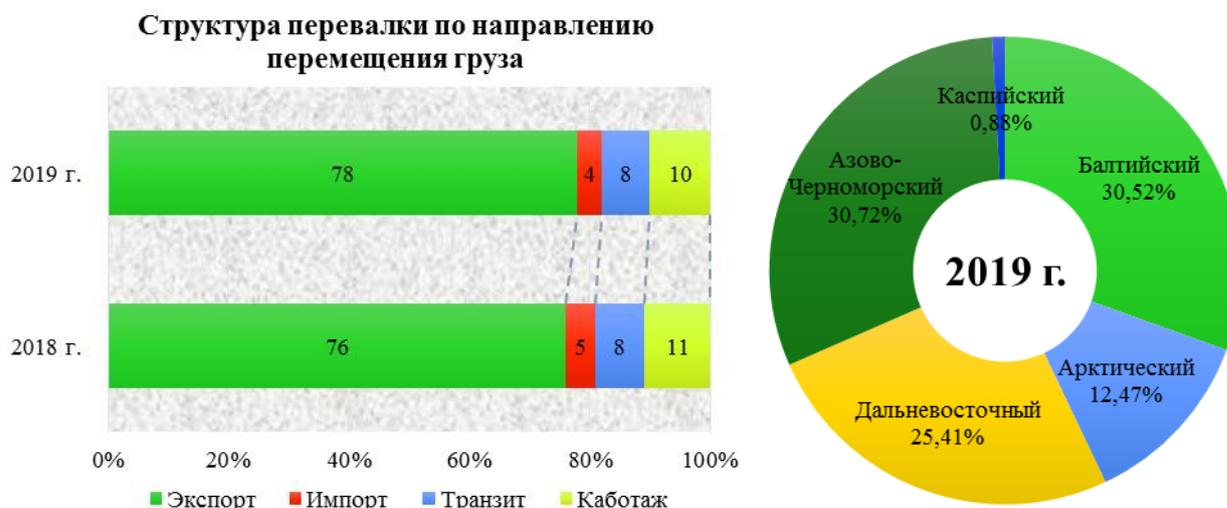
Как видно из данных рисунка, структура грузооборота морских портов России остается достаточно устойчивой на протяжении 2012-2019 гг., колебания носят локальный характер и, как правило, не превышают 2-3%.

Морские порты играют значительную роль в реализации экспортного потенциала России, в них обрабатывается более 60 процентов всех экспорт-

⁹⁷ Буянова Л. Н., Григорян М. Г. О реализации мер государственной поддержки развития водного транспорта // Транспортное дело России. – 2017. – № 1. – С. 115-117.

⁹⁸ Бабурина О.Н., Садыков Э.А. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора // Экономический анализ: теория и практика. 2021. №5.

ных грузов, поэтому доля экспорта остается подавляющей в структуре грузооборота – по итогам 2019 г. она достигает 78% (см. рис. 10).



Источник: составлено автором ⁹⁹

Рисунок 10 – Структура грузооборота портов РФ по направлению перемещения груза и по бассейнам

Хотя «российская транспортная система имеет резервы производственных мощностей, она не в полной мере готова к обеспечению перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров, в том числе следующих через территорию России транзитом»¹⁰⁰. Это обусловлено, прежде всего, имеющимися диспропорциями развития «мощностей различных видов транспорта для обеспечения перевозок отдельных видов грузов, значительным износом основных фондов транспортных предприятий, неразвитостью системы операторов перевозок в международном сообщении, значительным отставанием уровня качества транспортного обслуживания по сравнению с современными международными требованиями»¹⁰¹.

В формировании транспортной системы страны отечественных морских портов неотъемлемой частью является береговая инфраструктура

⁹⁹ Бабурина О.Н., Садыков Э.А. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора // Экономический анализ: теория и практика. 2021. №5.

¹⁰⁰ Лапидус Л. В. Лояльность и удовлетворенность пассажиров качеством услуг бесшовной транспортной системы // Ломоносовские чтения - 2017: Сборник тезисов выступлений, Москва, 18–20 апреля 2017 года. – Москва: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова" (экономический факультет), 2017. – С. 341-344.

¹⁰¹ Буянова, Л. Н., Королева Е. А. Инновационные подходы к управлению грузопотоками на водном транспорте // Транспортное дело России. 2017. № 5. – С. 49-51.

с наличием транспортно-технологических портовых комплексов. Она характеризуется понятием пропускная способность, уровень использования которой оценивается по данным таблицы 7.

Таблица 7 – Использование пропускной способности портовых операторов России за 2012-2019 гг.

Показатели	Год							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Объем перевалки, млн. т	565,5	589	623,4	676,7	722	786,4	816,7	840,1
Темп прироста объемов перевалки, %	-	4,2	5,8	8,5	6,7	8,9	3,9	2,9
Пропускная способность, млн.	846,2	876,1	920,5	966,6	1003,6	1053,3	1104,8	1147,1
Прирост пропускной способности, %	-	3,5	5,1	5,0	3,8	5,0	4,9	3,8
Использование пропускной способности, %	66,83	67,23	67,72	70,01	71,94	74,66	73,92	73,24
Резерв пропускной способности, %	33,17	32,77	32,28	29,99	28,06	25,34	26,08	26,76
Доля объема перевалки российских грузов в портах сопредельных государств, %	15	13,3	11,5	9,1	6,8	5,6	5,3	5,2

Источник: составлено автором ^{102, 103, 104}

Как видно из данных таблицы 7, на протяжении последних лет Российская Федерация наращивала портовые мощности. В рамках подпрограммы «Морской транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (на 2010-2020 годы)» развитие инфраструктуры проводилось в портах Мурманск, Высоцк, Усть-Луга, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Кавказ, Тамань, Новороссийск, Сочи, Оля, Владивосток, Восточный, Петропавловск-Камчатский ¹⁰⁵. Основная направленность стратегий развития крупных морских портов России состояла в перепрофилировании порта на локальный транспортный узел, интегрирующий различные виды транспорта – морского, речного, железнодорожного, автомобильного, трубо-

¹⁰² Бабурина О.Н., Гуриева Л.К. Риски и угрозы функционирования морской отрасли в условиях цифровизации мировой экономики // Морские интеллектуальные технологии. 2019. №2-2(44). – С. 109-115.

¹⁰³ Бабурина О.Н., Садыков Э.А. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора // Экономический анализ: теория и практика. 2021. №5.

¹⁰⁴ Грузооборот АО «Туапсинский морской торговый порт» // <http://www.tntp.ru/press-center/releases/obem-gruzoperevalki-v-gk-tuapsinskiy-morskoy-torgovyy-port-v-2019-godu>

¹⁰⁵ Грузооборот АО «Туапсинский морской торговый порт»

проводного¹⁰⁶. Предпринятые меры обеспечили увеличение российских портовых мощностей с 846,2 до 1147,1 млн. тонн, или на 40% за 2012-2019 гг. Объемы частных инвестиций в отрасль свидетельствуют об огромном интересе инвесторов к этой деятельности: за последние 8 лет портовые мощности выросли в 1,35 раза, такими темпами не росла ни одна инфраструктура¹⁰⁷.

Рост мощностей усилил позиции отечественных стивидорных компаний «не только в рамках отдельных морских бассейнов, но и в части обеспечения мировой торговли и формирования внешнеэкономических отношений в целом, позволил портам расширить возможности для маневра, поддерживать грузооборот на высоком уровне, играть заметную роль в экономике государства, что способствовало активному привлечению портов к решению стратегических задач, стоящих перед государством»¹⁰⁸.

Однако, загрузка российских портов, несмотря на рост в течение 2012-2019 гг., отставала от оптимальной. В среднем, при нормативе резерва 15% по итогам последнего периода простаивало до 26,7% портовых мощностей. Низкая загруженность – одна из главных проблем российских, особенно, северо-западных портов. Одним терминалам не хватает причальных глубин, другие не способны обрабатывать или хранить особые виды грузов (крупногабаритные, особорежимные, опасные), третьи находятся под санкционным давлением партнёров по бизнесу или клиентов.

Если с перевалкой наливных грузов, в том числе сжиженного газа и нефтепродуктов, дела идут по традиции неплохо, то наиболее остро проблема стоит в сегменте контейнерных перевозок. Доля недозагрузок в нём растёт по мере ввода в эксплуатацию дополнительных мощностей, которые на сегодняшний день себя не оправдывают. В то же время не хватает специализированных мощностей для массовых насыпных грузов – угля, минеральных удобрений, руды.

¹⁰⁶Notteboom T. Towards a new intermediate hub region in container shipping? Relay and interlining via Cape route vs. the Suez route // *Journal of Transport Geography*. 2012. No. 22. – pp. 164-178.

¹⁰⁷ Шеломенцев А.Г., Дорошенко С.В., Трушкова Е.А. Стратегии-2030: подходы к разработке в регионах России // *Ars Administrandi*. Искусство управления. 2017. Т. 9. № 4. - С. 570-592.

¹⁰⁸ Персианов В.А., Курбатова А.В., Курбатова Е.С. Экономические оценки в проектах и программах развития транспорта в России и за рубежом // *Бюллетень транспортной информации*. 2018. № 5(275). – С. 3-8.

При этом загрузка мощностей в отдельных портах и бассейнах достаточно неравномерна. Некоторые терминалы, такие как «Шесхарис», работают на пределе своих возможностей, а некоторые морские портовые хозяйства, например, в Ейском порту, не имеют достаточной оснащенности для осуществления эффективной внешнеэкономической деятельности.

Сложившаяся ситуация свидетельствует о необходимости совершенствования механизма прогнозирования объемов и структуры грузооборота морских портов РФ с учетом изменяющейся конъюнктуры мировых товарных рынков.

Поставленная правительством РФ задача по переключению российских внешнеторговых грузопотоков с портов сопредельных стран на порты России решалась достаточно успешно – доля перевалки отечественных грузов в портах сопредельных государств сократилась с 15% в 2012 г. до 5,2% в 2019 г. Тем не менее, по итогам 2019 г. все еще около 43,7 млн. тонн российских внешнеторговых грузов перегружаются через порты стран Балтии и Украины. В основном, это уголь, руда и минеральные удобрения. Россия до сих пор сохраняет зависимость от портов сопредельных государств в части перевалки минеральных удобрений. Специализированных глубоководных терминалов для минеральных удобрений в стране остро не хватает. Переориентировать грузопотоки с Балтики получится только за счет качественных сервисов и реализации инновационных решений. Отсюда следует, что работа по переключению грузопотоков на отечественные морские порты должна быть продолжена¹⁰⁹.

Кроме того, практика показала, что долгосрочные прогнозы, основанные на экстраполяции прошлых тенденций и предсказывающие устойчивый будущий рост мировой экономики, оказались несостоятельными. Прогнозы прироста грузооборота и мощности не оправдали себя: по итогам 2020 г. прирост мощностей морских портов составил 27 млн. тонн, тогда как в соот-

¹⁰⁹ Цверов В.В., Левочкина М.А. Научно-методический подход к обеспечению доставки грузов по принципу "точно в срок" на речном транспорте // Научные проблемы водного транспорта. 2020. № 63(63). – С. 160-168.

ветствии с комплексным планом магистральной инфраструктуры был запланирован прирост в 40 млн. тонн. Обусловлено это тем, что на фоне пандемии и санкций стивидорный бизнес испытывал финансовые затруднения и сократил инвестиционные потоки.

Выполнение прогнозов по грузообороту и портовым мощностям портов России наглядно отражено на рис. 11.



Источник: составлено автором ^{110 111}

Рисунок 11 – Выполнение прогнозов по грузообороту и портовым мощностям портов России, млн. тонн

В течение 2020 г. были реализованы лишь три крупных проекта: проект ОТЭКО в Тамани по перевалке угля, руды и минеральных удобрений мощностью порядка 10 млн. тонн; проект «Ванинотрансуголь» «Колмара» в бухте Мучке в Хабаровском крае – это специализированный угольный перегрузочный комплекс мощностью 12 млн. тонн; перевалочный комплекс для перевалки минеральных удобрений на базе портов Санкт-Петербург и Усть-Луга «Ультрамар» (5 млн. тонн). Сроки ввода в эксплуатацию угольного терминала «Порт Вера» (7 млн. тонн), терминала навалочных грузов в порту Тамань (13 млн. тонн) и некоторых других откладываются. Тем не менее, по федеральному проекту «Морские порты» мощности морских портов в России должны достигнуть: к 2024 г. – 1,3 млрд. тонн, а к 2030 г. – 1,5 млрд. тонн ¹¹².

¹¹⁰ Смелова Т. А., Банько Н. А. Инвестиции в оздоровление несостоятельного предприятия // Проблемы экономики. 2012. № 2. – С. 73-75.

¹¹¹ Review of Maritime Transport 2020. UNCTAD

¹¹² Антипина О. Н. Платформы как многосторонние рынки эпохи цифровизации // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 3. – С. 12-19.

Чтобы обязать инвесторов исполнять обязательства, правительство одобрило законопроект о введении для бизнеса ответственности за реализацию проектов. Стивидорные компании же изначально выступали против таких нововведений, указывая на негативные последствия для реализации проектов и всей отрасли ¹¹³.

Несмотря на стабильный рост грузооборота российских портов, повышение их роли в формировании внешнеторговых связей страны, их потенциал используется недостаточно эффективно, интенсивность погрузки и выгрузки отстает от портов, входящих в первую десятку мирового рейтинга, конкурентоспособность остается низкой, в результате они значительно уступают по грузообороту ведущим международным портам. Например, китайским портам принадлежат 13 из 20 позиций в списке крупнейших портов мира (см. прил. А). Грузооборот крупнейшего порта мира Нинбо (Китай) по итогам 2019 г. составляет 1077 млн. тонн, среднего по величине Далянь – 451 млн. тонн, в то время как грузооборот крупнейшего нашего порта Новороссийска втрое ниже – 156,8 млн. тонн, что можно увидеть из рис. 12.

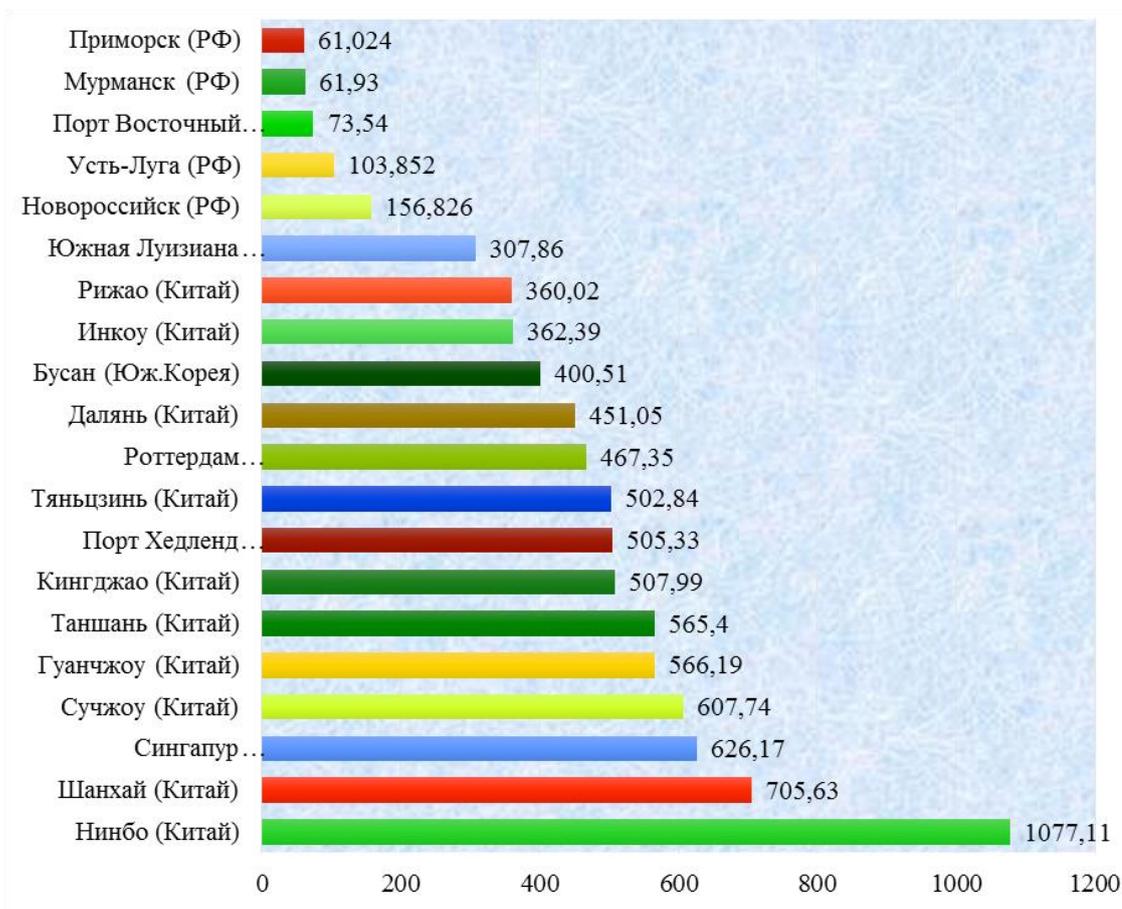
Аналогичная ситуация наблюдается по контейнерным портам (см. прил. А). Так, в течение 2019 г. в крупнейшем порту Шанхай обработано 42 млн. TEU, в 2000 г. его контейнерооборот был в 7 раз ниже. Контейнерооборот же всех морских портов России по итогам 2019 г. составил лишь 5,32 млн. TEU ¹¹⁴.

Есть несколько причин такому слабому развитию российских портов и их усиливающемуся отставанию по объему грузооборота. Прежде всего, это проблемы развития всей транспортной инфраструктуры в России. Моральный износ существующей инфраструктуры, низкая степень информатизации транспортного пространства, очень медленная модернизация и отсутствие строительства новых дорог, портов, транспортных узлов – вот главные исторически обусловленные факторы отставания нашей страны в сфере транс-

¹¹³Смелова Т. А., Банько Н. А. Инвестиции в оздоровление несостоятельного предприятия // Проблемы экономики. 2012. № 2. – С. 73-75.

¹¹⁴Кузнецов А.Л., Кириченко А.В., Щербакова-Слюсаренко В.Н. Направления цифровизации транспортной отрасли // Вестник ФГБОУ ВО «ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова». 2018. Т.10, №6. – С. 1179-1190.

портных услуг. Глобальная и долгосрочная стратегия была принята еще в конце прошлого века на государственном уровне и не соответствует текущим реалиям.



Источник: составлено автором ¹¹⁵

Рисунок 12 – Сравнение крупнейших российских и международных портов по грузообороту, млн. тонн

Участники ВЭД также жалуются на отсутствие единых информационных систем и нехватку железных дорог, их загруженность на подъездах к портам. Вызывает определённое беспокойство также ориентированность российских портов на перевалку прежде всего отечественного сырьевого экспорта, главное место в котором, как и ранее, занимают энергоносители ¹¹⁶.

Таким образом, в последние годы происходит наращивание портовых мощностей и грузовой базы отечественных портов, часть задач, связанных с обеспечением внешнеторговой деятельности РФ успешно решается. Однако,

¹¹⁵ БГД – Россия и страны мира - 2020 г. / Росстат // <https://gks.ru/bgd/> (дата обращения: 01.02.2021)

¹¹⁶ Марамыгин, М.С., Чернова Г.В., Решетникова Л.Г. Цифровая трансформация российского рынка финансовых услуг: тенденции и особенности // Управленец. 2019.Т. 10. № 3. – С. 70-82.

сразу перестроить логистику грузопотоков невозможно, поскольку это требует постепенного создания соответствующих портовых мощностей, подъездных путей, резервуаров, складских помещений, сервисных предприятий, а в отдельных случаях и административных решений. Кроме того, устойчивое развитие нарушается в результате влияния внешнеполитических и внешнеэкономических факторов. Однозначно сложно сказать, будут ли достигнуты прогнозные и целевые показатели в указанные правительством сроки.

2.2. Динамика грузооборота и пропускной способности портовых операторов Азово-Черноморского бассейна

Для России Азово-Черноморский бассейн (АЧБ) является одним из основных сегментов перевозок внешнеторговых наливных и сухих грузов. Экспортеры и импортеры грузов активно пользуются услугами в портах бассейна. Одной из причин является их небольшая удаленность от стран Ближнего Востока, Северной Африки и Персидского залива.

«По суммарному грузообороту морских портов АЧБ занимает первое место, по итогам 2019 года на него приходится 30,7% от всех внешнеторговых грузов, прошедших через причальный фронт РФ. Порты бассейна обрабатывают около 90% всего российского грузооборота зерна и более 50% грузооборота черных металлов»¹¹⁷.

На территории бассейна «расположены семнадцать морских портов, которые по географическим и эксплуатационным условиям можно разделить на три группы: 1) имеющие потенциал развития; 2) ограниченные в развитии; 3) расположенные в городах-курортах. К первой группе относятся незамерзающие порты, расположенные на черноморском побережье и способные принимать крупнотоннажные морские суда. Эти порты имеют потенциал для дальнейшего развития – Новороссийск, Туапсе, Тамань, Кавказ и др. Ко второй группе относятся так называемые малые порты Азовского моря, в числе

¹¹⁷ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

которых Таганрог, Азов, Ейск и др. Это замерзающие, мелководные порты, как правило, расположенные в городах, что не позволяет ввиду ограниченности территории наращивать их производственные мощности. Третью группу составляют порты, расположенные в черноморских курортных городах – Сочи, Ялта, Севастополь, Анапа, Геленджик, и др.»¹¹⁸

В табл. 8 приведена динамика объема перевалки грузов через порты бассейна за последние восемь лет.

Таблица 8 – Динамика грузооборота портов Азово-Черноморского бассейна за 2012-2019 гг.

«Наименование показателей»	Год							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Объем перевалки, млн. тонн.	175,30	174,40	194,50	232,90	244,00	269,50	272,20	258,10
наливные грузы	106,00	111,90	117,70	134,50	138,70	151,10	153,10	162,00
сухие грузы	69,30	62,50	76,80	98,40	105,30	118,40	119,10	96,10
Темп прироста объемов перевалки, %	-	-0,5	11,5	19,7	4,8	10,5	1,0	-5,2
Удельный вес, %:								
наливные грузы	60,47	64,16	60,51	57,75	56,84	56,07	56,25	62,77
сухие грузы	39,53	35,84	39,49	42,25	43,16	43,93	43,75	37,23
Доля АЧБ в грузообороте портов РФ, %» ¹¹⁹	31,0	29,6	31,2	34,4	33,8	34,3	33,3	30,7

Источник: составлено автором ^{120, 121, 122.}

«Из приведенной в табл. 8 динамики следует, что за счет увеличения перегрузочных мощностей, введения в эксплуатацию новых портов в течение 2012-2019 гг. объем перевалки портов Азово-Черноморского бассейна (с учетом портов Крыма) увеличился в 1,47 раза, достигнув 258,1 млн. тонн.

¹¹⁸ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹¹⁹ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

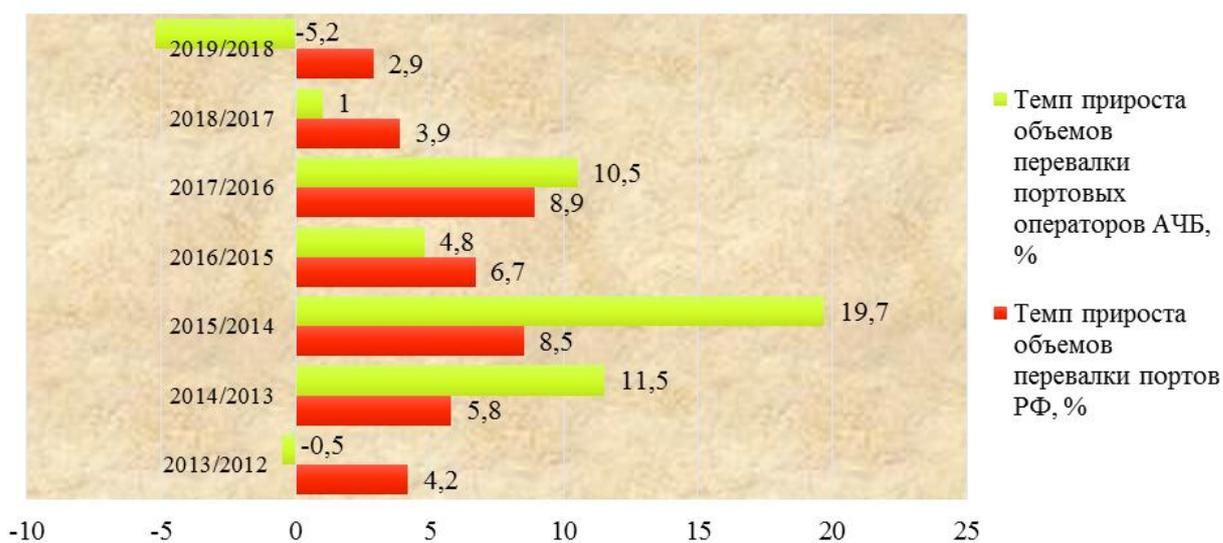
¹²⁰Бабурина О.Н., Садыков Э.А. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора // Экономический анализ: теория и практика. 2021. №5.

¹²¹Notteboom T. Towards a new intermediate hub region in container shipping? Relay and interlining via Cape route vs. the Suez route // Journal of Transport Geography. 2012. No. 22. – pp. 164-178.

¹²² БГД – Регионы России. Социально-экономические показатели - 2020 г. / Росстат // <https://gks.ru/bgd> (дата обращения: 11.04.2021).

Наливной сегмент регионального рынка рос быстрее сухогрузного, увеличившись за период в 1,53 раза.

Динамика грузооборота в отдельные периоды довольно неровная, заметны как понижительные тренды, так и повышательные. Коридор колебаний темпов прироста находился в пределах 25% - от минус 5,2% в 2019 г. до плюс 19,7% в 2015 г., поэтому назвать производственное развитие портовых операторов АЧБ устойчивым нельзя¹²³. Подтверждением является и то обстоятельство, что динамика прироста объемов перевалки по российским портам в целом более ровная: если сравнить темповые приростные показатели с общерыночной динамикой, то можно сказать, что развитие региональных операторов АЧБ было менее устойчивым. В отдельные периоды замечен скачкообразный рост, в другие – тенденция замедления активности (см. рис. 13)»¹²⁴



Источник: составлено автором по данным ¹²⁵, ¹²⁶

Рисунок 13 – Сравнение темпов прироста объемов перевалки портов России и портовых операторов АЧБ за 2012-2019 гг., %

¹²³ Железкова П.Е. Экономическая оценка уровня развития портов // Успехи современной науки. 2016. Т. 3. № 11. С. 133-136.

¹²⁴ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹²⁵ Бабурина О.Н., Садыкова Э.А. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора // Экономический анализ: теория и практика. 2021. №5.

¹²⁶ БГД – Российский Статистический Ежегодник 2020 / Росстат // gks.ru/bgd/ (дата обращения: 11.04.2021).

В 2013 г. «по сравнению с 2012 г. грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна уменьшился по 0,5% и составил 174,4 млн. тонн. Снижение перегрузки наливных грузов произошло, в основном, за счёт уменьшения перевалки нефти, нефтепродуктов и зерна. В сегменте транспортировки нефтеналивных грузов ощущалось значительное влияние межвидовой конкуренции со стороны трубопроводного транспорта, происходящее на фоне перераспределения грузопотоков в пользу порта Усть-Луга. На снижение объемов перевозок зерновых повлияли различные факторы. Во-первых, сокращение урожая зерна на четверть. Во-вторых, ограничительные меры государственной поддержки отраслей»¹²⁷ после вступления России в ВТО. В-третьих, сокращение транзита зерна из Казахстана¹²⁸.

«В 2014 г. наблюдалось постепенное восстановление регионального рынка наливных и сухих грузов, вызванное проведением Зимней Олимпиады в Сочи-2014, отмечался резкий рост импортных грузов (оборудование, строительные материалы) через южные порты.

В 2015-2018 гг. порты Азово-Черноморского бассейна продолжали наращивать объемы грузовой работы, в 2015 г. был зафиксирован наиболее значительный прирост – 19,7% относительно предыдущего периода. Продолжался рост перевалки сухих грузов, в основном, за счет зерна, угля, контейнерных грузов. Положение с перевалкой наливных грузов, не только нефтегрузов, также складывалось вполне позитивно. Росту способствовало развитие рейдовых мощностей КТК, введение в эксплуатацию дополнительных мощностей ИПП и Новороссийского мазутного терминала»¹²⁹.

¹²⁷ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹²⁸ Чернова, О. А., Косолапова Н. А. Водоемкость ВРП в оценке эффективности использования водных ресурсов региона // Обеспечение устойчивого развития регионов в пространственной структуре экономики России : Национальная (Всероссийская) научно-практическая конференция: сборник научных трудов, Орел, 25 апреля 2018 года / Под общей редакцией О.Е. Конобеевой. – Орел: Орловский государственный университет экономики и торговли, 2018. – С. 206-213.

¹²⁹ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

«Пик по грузообороту в регионе был достигнут в 2018 г., что составило 272,2 млн. тонн и на 1% больше, чем в 2017 г. Как наливные, так и сухие грузы показали умеренный рост за счет черных металлов, нефтепродуктов, зерна и контейнеров. В 2019 г., в отличие от предыдущих лет, грузооборот портовых операторов АЧБ снизился довольно существенно – на 5,2% и составил 258,1 млн. тонн, что противоречило общерыночным тенденциям.

В 2019 г. АЧБ стал единственным морским бассейном, который показал отрицательную динамику, что привело к снижению доли региона в общепортовой перевалке до 30,7%. Если объем перевалки наливных грузов увеличился в этом периоде на 8,9 млн. тонн по сравнению с 2018 г. за счет нефти (+6,1%) и нефтепродуктов (+5,4%), то сегмент сухих грузов продемонстрировал резкое снижение – на 23 млн. тонн к уровню 2018 г. по причине резкого падения перевалки зерна (-31,4%) и черных металлов (-15,9%)»¹³⁰.

«К специализации портов бассейна можно отнести перевалку таких грузов, как сырая нефть, нефтепродукты, насыпные грузы, зерно. В регионе, как и в целом по России, доминируют сырьевые грузы, в том числе направляемая из Казахстана транзитом нефть по системе Каспийского Трубопроводного Консорциума (КТК) и нефтепродукты, переваливаемые на экспорт мощностями терминала «Шесхарис». Поэтому доля наливных грузов традиционно превалирует, по итогам 2019 г. она составляет 62,77%. Сырую нефть отгружают в основном через терминалы порта Новороссийск. Лидерами по перевалке нефтепродуктов являются порты Туапсе, Новороссийск, Кавказ и Тамань. Около 80% объема зерна обрабатывается на причалах портов Новороссийск, Кавказ, Ростов-на-Дону и Азов.

Устойчивость производственного положения по портам оценивается по данным табл. 9.¹³¹

¹³⁰ Шмидт А.В., Горяева Е. Н., Горяева И. А. Снижение транспортных затрат как фактор повышения экономической устойчивости промышленного предприятия // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2012. № 30(289). – С. 193-194.

¹³¹ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

Таблица 9 – Динамика грузооборота по портам Азово-Черноморского бассейна РФ за 2012-2019 гг.

«Порт»	Год, млн. тонн								Темп роста, %	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/ 2012	2019/ 2018
Новорос- сийск	117,40	112,60	121,50	127,10	131,40	147,40	154,90	156,83	133,6	101,2
Туапсе	17,80	17,70	22,10	25,20	25,20	26,60	25,60	25,20	141,6	98,4
Кавказ	9,40	7,90	10,20	30,50	33,20	35,30	30,10	20,92	222,6	69,5
Ростов-на Дону	11,10	10,80	10,40	11,60	12,90	14,90	16,70	16,03	144,4	96,0
Тамань	3,60	9,50	10,20	12,30	13,50	14,90	14,10	15,00	416,7	106,4
Азов	5,10	5,50	6,30	7,10	6,60	11,17	12,91	10,40	203,9	80,6
Темрюк	2,28	1,94	2,07	2,64	3,22	3,11	4,06	4,43	194,6	109,2
Ейск	3,59	3,88	4,03	3,91	4,11	4,59	4,82	4,28	119,1	88,8
Прочие	5,03	4,59	7,70	12,55	13,87	11,52	9,02	5,01	99,7	55,6
Итого	175,30	174,40	194,50	232,90	244,00	269,50	272,20	258,10	147,2	94,8

Источник: составлено автором по данным»^{132 133, 134, 135, 136}

Из данных табл. 9 следует, что «порт Новороссийск является крупнейшим портом Азово-Черноморского бассейна. Его производственное развитие в последние годы можно признать устойчивым, поскольку грузооборот за 2012-2019 гг. увеличился на 33,6%, в последний год – на 1,2% к уровню 2018 г., достигнув максимума за период – 156,83 млн. тонн.»¹³⁷. Через порт проходит значительная доля российского экспорта железной руды и черных металлов, нефти и нефтепродуктов, а также продукция сельского хозяйства, удобрения и контейнеры.

Новороссийский порт имеет очевидные преимущества по сравнению с другими объектами портовой инфраструктуры АЧБ. Во-первых, это благоприятные климатические условия, незамерзающая Цемесская бухта, кругло-

¹³² Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹³³Бабурина О.Н., Садыков Э.А. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора // Экономический анализ: теория и практика. 2021. №5.

¹³⁴Заостровских, Е.А. Оценка влияния морского порта на экономический рост региона: методы и проблемы // Региональные проблемы. 2017. Т. 20. № 2. – С. 65–72.

¹³⁵Киндеева, О.А. Оценка эффективности использования основных средств и мероприятия по ее повышению // Молодой ученый. 2018. № 29 (215). – С. 58-61.

¹³⁶ БГД – Регионы России. Социально-экономические показатели - 2020 г. / Росстат // <https://gks.ru/bgd/> (дата обращения: 11.04.2021).

¹³⁷ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

годовая работа, а существующие в порту укрепительные сооружения позволяют минимизировать время вынужденных простоев по причине погодных условий. Порт также располагает достаточным количеством крытых и открытых складских площадок портовой инфраструктуры. В числе преимуществ называется и развитая автомобильная, железнодорожная и трубопроводная инфраструктура, что облегчает доставку грузов в порт и вывоз их оттуда.

Еще один «порт со стабильной динамикой – Тамань, грузооборот которого вырос за 2012-2019 г. в 4,1 раза, достигнув 15 млн. тонн за счет обработки железной руды, серы, зерна, минеральных удобрений и СУГ. Основной прирост пришелся на 2013 г., когда были введены терминальные комплексы по перевалке СУГ и зерна – с 3,6 до 9,5 млн. тонн. В период с 2013 по 2019 гг. порт наращивал грузовую базу, развивал уже имеющиеся мощности, вводил в эксплуатацию новые грузовые причалы, а также повышал эффективность внутренней логистики.

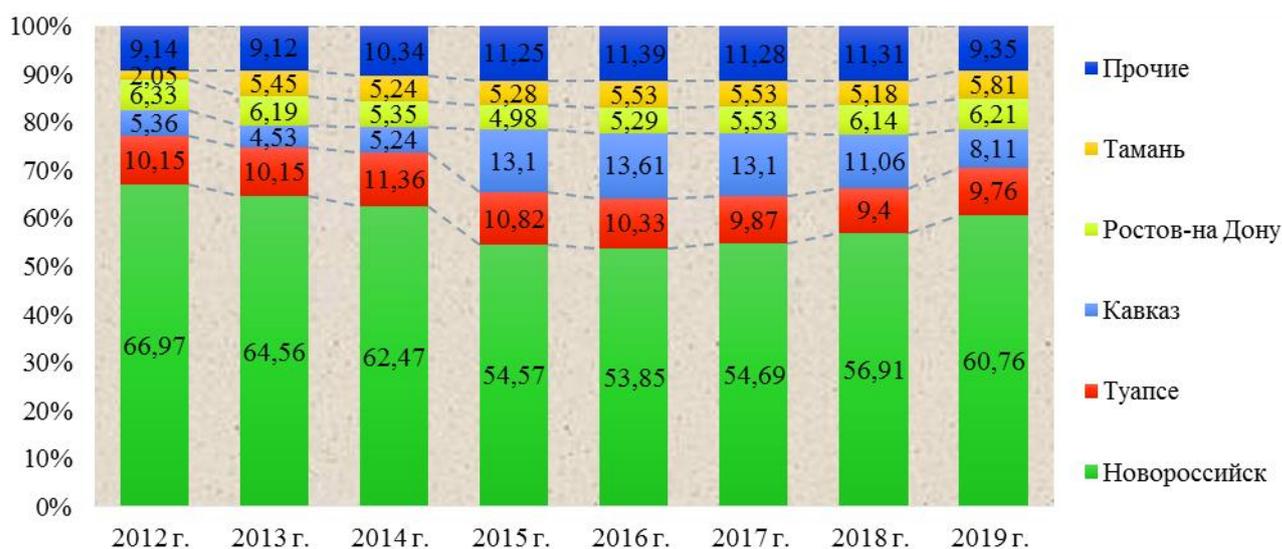
За восьмилетний период вдвое вырос грузооборот таких портов, как Кавказ и Темрюк. Однако, первый порт потерял в 2019 г. треть грузовой базы (минус 30,5%) из-за введения в эксплуатацию Крымского моста и сокращения обработки паромных грузов. Грузооборот порта Темрюк, напротив, вырос на 9,2% по сравнению с 2018 г. Порт постепенно наращивает объем перевалки за счет отвлечения части грузов из портов Азов и Ростов-на-Дону. Драйверами роста стал приход новых грузоотправителей, увеличение количества и объема бункерных операций, каботаж»¹³⁸. Основу поставок на экспорт составила угольная продукция.

«По остальным портам региона темпы прироста неустойчивы. Порт Туапсе в последние два года сокращал грузооборот. Порт Ростов-на-Дону наращивал грузооборот с 2015 по 2018 г., но в 2019 г. его показатели сократились на 4% к уровню 2018 г. Схожая ситуация наблюдалась и в порту Азов, грузооборот которого упал почти на 20%.

¹³⁸ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

Снижение грузооборота связано, прежде всего, с сокращением перевалки зерновых культур. По данным ростовского порта, обработка зерновых сократилась на четверть, грузопотоки зерновых были переориентированы в направлении Каспия, а цена на зерно оказалась невысокой и не устраивала сельхозпроизводителей, что, соответственно, привело к ослаблению темпов экспорта через порт. Кроме того, снизилась перевалка нефтепродуктов из-за переориентации транспортных потоков на Азию.

Порт Ейск, грузооборот которого большей частью рос вплоть до 2018 г., также оказался подтвержден влиянию зернового рынка и перечисленным ранее конъюнктурным причинам, показав в 2019 г. снижение на 11,2% к уровню 2018 г. Изменение структуры грузооборота Азово-Черноморского бассейна по портам за 2012-2019 гг. приведено на рис. 14.¹³⁹



Источник: составлено автором^{140, 141, 142, 143}

Рисунок 14 – Изменение структуры грузооборота портов Азово-Черноморского бассейна за 2012-2019 гг.

¹³⁹ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹⁴⁰Бабурина О.Н., Садыков Э.А. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора // Экономический анализ: теория и практика. 2021. №5.

¹⁴¹Заостровских, Е.А. Оценка влияния морского порта на экономический рост региона: методы и проблемы // Региональные проблемы. 2017. Т. 20. № 2. – С. 65–72.

¹⁴²Киндеева, О.А. Оценка эффективности использования основных средств и мероприятия по ее повышению // Молодой ученый. 2018. № 29 (215). – С. 58-61.

¹⁴³ БГД – Регионы России. Социально-экономические показатели - 2020 г. / Росстат // https://gks.ru/bgd/regl/b20_14p/Main.htm (дата обращения: 11.04.2021).

«По итогам анализа структуры можно сказать, что 90% всего грузооборота обеспечивают пять крупных портов бассейна – Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Ростов-на-Дону и Тамань. Порт Новороссийск имеет более развитую инфраструктуру, более широкую грузовую базу и является единственным глубоководным портом на Юге России, поэтому сохраняет лидерство на протяжении последних лет, по итогам 2019 г. он увеличил долю до 60,76%.

Ввод в эксплуатацию Крымского моста привел к небольшому перераспределению грузопотоков – снижению доли порта Кавказ до 8,11% и повышению значимости портов Тамань и Ростов-на-Дону. Поддержанию доли последнего способствует то, что клиенты Ростовской области получают более длительное свободное хранение в порту, а также меньшую стоимость дополнительных портовых операций¹⁴⁴. Это обусловлено «мерами государственной поддержки грузооборота местных портов, поэтому многие клиенты Ростовской области продолжают работать через них. Если говорить об Азовском море, то большие суда на этом побережье не заходят в силу мелководности моря»¹⁴⁵. Туда заходят суда типа «река-море» дедвейтом 3-5 тыс. т, поэтому их грузооборот относительно небольшой. По стивидорным операторам ситуация выглядела следующим образом¹⁴⁶ (см. табл. 10).

Как видно, «в 2019 г. по сравнению с 2018 г. большая доля портовых операторов АЧБ демонстрировала неустойчивое развитие.

«Грузооборот крупнейшего оператора региона – ПАО «НМТП» – находился в глубокой рецессии, оставшись на прошлогоднем уровне – 65 млн. тонн, поскольку развитие мощностей его терминалов ограничено рядом факторов. Среди них: ограниченность территорий, исчерпание пропускной возможности автомобильных и железнодорожных подходов. По мнению экспертов рынка, расширить порт Новороссийска невозможно, поскольку он

¹⁴⁴ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹⁴⁵ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹⁴⁶ Акунец, Е.И. Конкурентоспособность стивидорных компаний в портовой отрасли // Системный анализ и логистика. 2021. № 1 (27). С. 79-84.

находится в Цемесской бухте, которая является удобным пунктом захода судов, но береговая линия имеет строгие ограничения по площади»¹⁴⁷.

Таблица 10 – Устойчивость развития отдельных стивидорных операторов АЧБ в 2018-2019 гг.

«Стивидорный оператор»	2018 г.		2019 г.		Темп прироста, %	Структурное изменение, %
	Объем, млн. т	Доля, %	Объем, млн. т	Доля, %		
ПАО «НМТП»	65	23,88	65	25,18	0	1,30
ООО «НЗТ»	6,3	2,31	1,3	0,50	-79,4	-1,81
АО «НЛЭ»	3,8	1,40	3,9	1,44	3,4	0,04
АО «Туапсинский морской торговый порт» (без учета зерновых грузов)	9,44	3,47	12,3	4,77	30,3	1,30
ООО «ИПП»	4,65	1,71	5,95	2,31	28	0,60
АО «Зерновой терминал КСК»	4,8	1,76	3,6	1,39	-25	-0,37
ООО «Новороссийский мазутный терминал»	2,8	1,03	1,4	0,54	-50	-0,49
АО «НСРЗ»	3,1	1,14	2,9	1,12	-6,5	-0,02
ООО «Зерновой терминальный комплекс Тамань»	4	1,47	2,2	0,85	-45	-0,62
АО «Ейский морской порт»	2,4	0,88	2,66	1,03	10,8	0,15
АО «Туапсинский зерновой терминал»	1,97	0,72	1,8	0,70	-8,6	-0,03
ООО «Порт Мечел-Темрюк»	1,71	0,63	1,8	0,70	5	0,07
Прочие	162,23	59,60	153,49	59,46	-5,4	-0,14
Итого	272,2	100,0	258,1	100,00	-5,2	0,00

Источник: составлено автором»¹⁴⁸¹⁴⁹.

«В течение 2018-2019 гг. в структуре грузооборота бассейна ведущие позиции принадлежали предприятиям Группы «НМТП» - ПАО «НМТП», ООО «НЗТ», АО «НЛЭ», ООО «ИПП», ООО «Новороссийский мазутный терминал» и АО «НСРЗ», которые в совокупности обработали треть всех грузов бассейна.

Структура грузооборота портов Азово-Черноморского бассейна за 2018-2019 гг. »¹⁵⁰ наглядно отражена на рис. 15.

¹⁴⁷ Цверов В.В., Бугрова Е.Г., Костров В.Н. Оценка эффективности снабжения судоходных компаний материально-техническими ресурсами // Морские интеллектуальные технологии. 2020. № 4-1(50). – С. 201-208.

¹⁴⁸ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹⁴⁹ БГД – Регионы России. Социально-экономические показатели - 2020 г. / Росстат // https://gks.ru/bgd/regl/b20_14p/Main.htm (дата обращения: 11.04.2021).

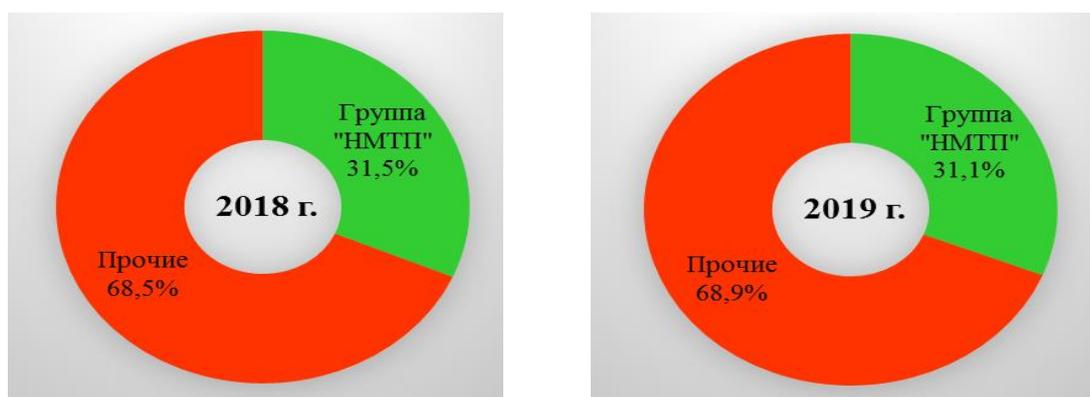


Рисунок 15 – Структура грузооборота портов АЧБ за 2018-2019 гг.

Учитывая место и «роль морских портов Азово-Черноморского бассейна во внешней торговле и национальной морской политике России, в последние годы на государственном уровне были разработаны и утверждены несколько документов, направленных на решение важнейших долгосрочных задач по развитию морской портовой инфраструктуры в данном регионе.

Развитие инфраструктуры южных портов было определено рядом федеральных документов, одним из которых является Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 г. №2101-р. Во исполнение данных документов мощность портовых операторов АЧБ росла на протяжении последних трех лет»¹⁵¹ (см. табл. 11).

Таблица 11 – Загрузка мощностей портов АЧБ в 2017-2019 гг.

«Показатели	Год			Темп роста, %	
	2017	2018	2019	2018/2017	2019/2018
Объем перевалки, млн. т	269,50	272,20	258,10	101,0	94,8
Портовые мощности, млн. т	373,4	382,8	390,4	102,5	102,0
Загрузка мощностей, %	72,17	71,11	66,11	98,5	93,0
Резерв мощностей, %	27,83	28,89	33,89	103,8	117,3

Источник: составлено автором»^{152 153}

¹⁵⁰ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹⁵¹ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹⁵² Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

Из приведённых в табл. 11 данных следует, что «за последние три года мощность портовых операторов АЧБ увеличилась несущественно – с 373,4 млн. тонн в 2017 г. до 390,4 млн. тонн в 2019 г. при среднегодовых темпах прироста около 2%. Вводились новые мощности в портах Туапсе, Тамань, Новороссийск, была модернизирована и расширена нефтебаза Шесхарис в Новороссийском порту, построен новый глубоководный причал в Туапсе и др.». ¹⁵⁴ Так, серьезная ставка делается сейчас региональными и российскими властями на порт Тамань, который должен ликвидировать дефицит перегрузочных мощностей АЧБ и окончательно лишить украинцев российского транзита. В последние три года были введены в эксплуатацию зерновой терминал, комплекс по перевалке нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов. В настоящий момент идет реконструкция этих объектов.

Вводимые мощности «росли быстрее грузооборота, поэтому загрузке мощностей портовых операторов АЧБ в последнее время присущ отрицательный тренд: по итогам 2019 г. простаивали 33,9% мощностей бассейна, что выше, чем в целом по России. Объясняется это несколькими факторами: вводом в эксплуатацию Крымского моста и значительным простоем мощностей в порту Кавказ; опережающими темпами ввода причалов для перевалки зерновых культур по сравнению с динамикой урожая; простоями портов Крыма, поскольку в связи с экономическими санкциями отправка и прием грузов невозможны в международном сообщении.

В целом же, в 2019 г. импульс развития получили лишь порты, которые наращивали мощности по перевалке угля и нефтепродуктов, что связано с изменением структуры экспорта из РФ и внешнеэкономическими условиями хозяйствования» ¹⁵⁵.

¹⁵³ БГД – Регионы России. Социально-экономические показатели - 2020 г. / Росстат // https://gks.ru/bgd/regl/b20_14p/Main.htm (дата обращения: 11.04.2021).

¹⁵⁴ Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future

¹⁵⁵ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

Грузооборот «в портах Азово-Черноморского бассейна, также, как и в целом по стране, опережает уровень развития железнодорожной инфраструктуры. Это сводит на нет усилия по развитию российских экспортных мощностей. На подходах к портам региона одним из насущных вопросов является развитие инфраструктуры припортовых станций.

Для устранения данной проблемы в целях обеспечения ритмичного и бесперебойного подвода грузов в порт, организации рационального процесса перевалки грузов в морских портах и совершенствования использования транспортной инфраструктуры на стыке железнодорожного и морского транспорта в сентябре 2019 года во время Восточного экономического форума был подписан меморандум между Росморпорт и РЖД о взаимодействии при синхронизации развития инфраструктуры железнодорожного транспорта и морских терминалов. Однако, в период до 2024 года дополнительная потребность морских портов АЧБ в провозной способности железнодорожных подходов оценивается в размере порядка 50 млн. т.»¹⁵⁶

«Среди недостатков портов Азово-Черноморского бассейна можно отметить также почти полное отсутствие качественной складской инфраструктуры – площадок класса А, складов с сохранением температурного режима, а также просто крытых складов. Это существенно ограничивает возможности обработки грузов и качественное использование портовых мощностей бассейна»¹⁵⁷.

Подводя итог анализу устойчивости портов Азово-Черноморского бассейна, можно отметить следующие ключевые тенденции:

- ежегодное увеличение объема перевалки грузов вплоть до 2019 года и сокращение грузовой базы в 2019 году вследствие ослабления спроса на продукцию российского экспорта на мировых рынках;

¹⁵⁶ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹⁵⁷ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

- высокий коридор колебаний темпов прироста грузооборота и их отставание от общероссийской динамики, означающее неустойчивое развитие;
- существенные различия в объемах грузооборота и технической оснащенности между отдельными портовыми операторами бассейна;
- ежегодный прирост производственных мощностей портов за счет ввода новых и модернизации существующих терминалов;
- недостаточная загрузка вводимых мощностей и более высокая доля простаивающих портовых мощностей, чем в целом по России;
- осуществление мероприятий по повышению логистической гибкости, безопасности мореплавания в бассейне на регулярной основе.

Ввиду отрицательной динамики в последнем периоде, дальнейшее производственное «развитие портов Азово-Черноморского бассейна сдерживается наличием ряда проблем, в их числе: ограниченность пропускной способности железнодорожных подъездных путей к портам; низкая автоматизация погрузочно-разгрузочных работ; устаревшая портовая инфраструктура; территориальные ограничения по развитию портовой и припортовой инфраструктуры (в первую очередь это относится ко 2-й группе портов); недостаток инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры на основе механизмов государственно-частного партнерства; недостаточное финансовое и организационное обеспечение работы пунктов пропуска через государственную границу; дефицит портовых мощностей, ориентированных на прием и обработку крупнотоннажных судов»¹⁵⁸.

Устранение перечисленных проблем будет способствовать устойчивому производственному развитию региональных портовых операторов и повышению качественного уровня их сервисов до международных стандартов.

¹⁵⁸ Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

2.3. Экономические проблемы портов Азово-Черноморского бассейна

В табл. 12 приведены ключевые показатели финансовой устойчивости и платёжеспособности отрасли «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность» (ОКВЭД 52).

Таблица 12 – Ключевые показатели финансовой устойчивости и платёжеспособности отрасли «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность» (ОКВЭД 52)

Финансовый показатель	Норматив	Год								Темп роста, %	
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2012	2019/2018
Коэффициент автономии	$\geq 0,5$	0,15	0,2	0,18	0,17	0,18	0,19	0,22	0,24	160,0	109,1
Коэффициент финансового левериджа	$\leq 1,0$	1,71	1,36	1,42	1,51	1,41	1,43	1,28	1,2	69,6	93,0
Коэффициент обеспеченности СОС	$\geq 0,1$	0,07	0,1	0,1	0,1	0,11	0,12	0,13	0,1	200,0	107,7
Коэффициент текущей ликвидности	≥ 2	1,12	1,18	1,17	1,15	1,18	1,21	1,26	1,3	116,1	103,2
Коэффициент быстрой ликвидности	≥ 1	1,02	1,04	1,04	1,04	1,04	1,1	1,14	1,15	112,7	100,9
Коэффициент абсолютной ликвидности	$\geq 0,2$	0,08	0,11	0,09	0,09	0,1	0,11	0,12	0,1	137,5	91,7

Источник: составлено автором.

Из анализа данных табл. 12 следует, что коэффициент автономии имеет тенденцию к увеличению значения с 0,15 пунктов в 2012 г. до 0,24 пункта в 2019 г. Однако, по итогам последнего периода вдвое ниже нормативного значения, следовательно, предприятия отрасли испытывают нехватку собственного капитала и в значительной степени зависят от дорогостоящих заемных средств.

Коэффициенту финансового левериджа также присущ позитивный понижающийся тренд. В период с 2012 по 2019 гг. его значение снизилось с

1,71 до 1,2, но по-прежнему остается вне нормативных рамок. По его уровню можно заключить, что размер заемных средств хозяйствующих субъектов в 1,2 раза превышает размер собственных источников, деятельность предприятий отрасли финансируется преимущественно за счет заемного капитала.

Значение коэффициента обеспеченности СОС, который большую часть времени находится на пограничном уровне, указывает, что предприятия отрасли испытывают недостаток оборотных средств, в том числе в 2019 г. Если оно опустится ниже 0,1, то согласно Постановлению Правительства РФ от 20.05.1994 №498 «О некоторых мерах по реализации законодательства о несостоятельности (банкротстве) предприятия», структура баланса предприятия признается неудовлетворительной.

Коэффициент текущей ликвидности за 2012-2019 гг. увеличился на 16,1% - с 1,2 до 1,3 и так и не достиг нормативных значений, следовательно, оборотные активы предприятий отрасли не покрывают их совокупные краткосрочные обязательства. Основная причина – недостаток денежных средств, на что указывает низкое значение коэффициента абсолютной ликвидности – 0,1 в 2019 г. при нормативе 0,2. Коэффициент быстрой ликвидности при этом в пределах нормы на протяжении 2012-2019 гг., то есть у предприятий много средств аккумулировано в дебиторской задолженности, что указывает на неплатежеспособность и нарушения финансовой дисциплины со стороны заказчиков транспортных услуг.

В целом, отраслевые показатели финансовой устойчивости и платёжеспособности ниже нормативов, денежных средств и оборотных активов компаниям не хватает для устойчивого развития. Связана такая ситуация с крупными финансовыми займами, проведением портовыми операторами агрессивной инвестиционной политики для достижения конкурентных преимуществ, а также необходимостью значительных вложений в инфраструктуру и поддержание ее функционирования. Подрывают финансовую состоятельность портовых операторов устаревшая инфраструктура и высокая стоимость

конкурентоспособного по современным меркам портового оборудования. Не меньшую роль играет и вопрос обеспечения безопасности мореплавания¹⁵⁹.

В результате финансовых затруднений портовая инфраструктура АЧБ не готова к качественному рывку и отстает от мировых тенденций в сфере предоставления конкурентоспособной продукции морского транспорта. «Из 13 мероприятий, заложенных в «дорожную карту» развития морских портов АЧБ до 2020 года, выполнено лишь два: завершена реконструкция причала контейнерного терминала НУТЭП, входящего в группу «Дело» (увеличение мощностей на 350 тыс. TEU), и запущен терминал для экспортной отгрузки зерна и генеральных грузов в порту Азов (плюс 0,7 млн. тонн) компанией «Луис Дрейфус Восток»»¹⁶⁰.

Самое серьезное отставание – «у первого этапа сухогрузного района морского порта Тамань (67 млн. тонн), ввод которого, изначально намеченный на 2020 год, сдвинут на 2024 год»¹⁶¹. Сдвинуты также сроки ввода контейнерного терминала компании «Уют» в порту Азов и перевалочного комплекса жидких химических продуктов в Темрюке «Росхимтрейд».

При общей неустойчивости и изменчивости мировой экономики, в условиях неопределенности портовые операторы сталкиваются с дополнительными трудностями – это ужесточение условий кредитования и недостаток ликвидности. Финансовые учреждения «заняли более жесткую позицию в отношении рисков, связанных с предоставленными займами и вновь открываемыми кредитными линиями. С учетом вышеописанных факторов и общей рыночной ситуации многие компании были вынуждены реструктурировать свои кредитные схемы, чтобы либо расплатиться с текущей задолженностью,

¹⁵⁹ Борисов В.Н., Почукаева О.В., Балагурова Е.А. Реализация процедур количественного оценивания влияния инновационно-технологического фактора на эффекты в реальном секторе экономик регионов // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2018. Т. 16. С. 383-399.

¹⁶⁰ Панамарева О.Н. Морские транспортные узлы - базовая инфраструктурная составляющая экспортно-ориентированной экономики России: состояние и проблемные аспекты // Вестник МФЮА. 2018. №1. С. 153-170.

¹⁶¹ Хайтбаев В.А., Климашин К.А. Совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры как направление социально-экономического развития территорий // Вестник СамГУПС. 2019. № 3(45). – С. 69-78.

либо подготовиться к еще более трудному году»¹⁶². Это отразилось на их финансовых результатах.

Финансовые результаты (выручка, чистая прибыль, величина активов и темпы прироста этих показателей) отдельных портовых операторов АЧБ за 2019 год приведены в табл. 13.

Таблица 13 – Финансовые «результаты отдельных портовых операторов АЧБ в 2019 год

Портовый оператор	Выручка за 2019 г., млн. руб.	Темп прироста выручки к уровню 2018 г., %	Активы за 2019 г., млн. руб.	Темп прироста активов к уровню 2018 г., %	Чистая прибыль за 2019 г., млн. руб.	Темп прироста прибыли к уровню 2018 г., %
ПАО «НМТП»	27695	-3,8	149542	20	58974	292
ООО «Морской терминал Тамань»	19766	-10,8	2948	-52,4	26,2	153
ЗАО «Таманьнефтегаз»	16993	19	96147	21	8532	+9637 млн. руб.
ООО «РН-Морской терминал Туапсе»	9008	-5,9	26748	18	4074	6,2
ООО «НЗТ»	5553	-13	5584	87	3800	-16,4
АО «НЛЭ»	4938	12	6954	14	1984	-8,1
АО «Туапсинский морской торговый порт»	4830	14	8929	32	2290	-51,2
ООО «ИПП»	3499	17	3906	-2,1	2018	16
АО «Зерновой терминал КСК»	3388	-43,8	4794	0,9	440	-81,8
ООО «Новороссийский мазутный терминал»	3104	15	5148	23	928	22
АО «НСРЗ»	2480	-16,2	2351	3,1	750	-34,8
ООО «ЗТКТ»	2088	-5,6	4509	-3,9	391	197
ООО «Туапсинский балкерный терминал»	1664	-7,6	4825	-10,1	940	-1,8
АО «Ейский морской порт»	1435	14	3717	40	377	211
АО «Туапсинский зерновой терминал»	1239	-16,2	1234	23	594	-30,2
ООО «Порт Мечел-Темрюк»	940	8,6	1352	3,2	619	27

Источник: составлено автором^{163 164}.

¹⁶² Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №1 (65). Номер статьи: 6519. Дата публикации: 24.02.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6519/>

¹⁶³ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

По данным табл. 13 прослеживаются «явные признаки неустойчивого финансового развития портовых операторов Азово-Черноморского бассейна в 2019 г., к которым мы относим снижение выручки из-за неустойчивости спроса на перевалку в отдельных сегментах рынка, снижение активов в результате их продажи, а также сокращение чистой прибыли в результате снижения объемов реализации и (или) роста расходной составляющей бизнес-процессов»¹⁶⁵.

Среди рассмотренных компаний «самыми первыми и наиболее сильно пострадали узкоспециализированные, прежде всего, те, что занимаются перевалкой зерна и растительных масел: выручка и прибыль АО «Зерновой терминал КСК» сократились на 43,8% и 81,8%, ООО «НЗТ» - на 13% и 16,4% соответственно, АО «Туапсинский зерновой терминал» - на 16,2% и 30,2% соответственно, ООО «Туапсинский балкерный терминал» - на 7,6% и 1,8% соответственно. ООО «Морской терминал Тамань» сократил выручку на 10,8%, однако смог обеспечить прибыль от внереализационной деятельности путем продажи активов и нарастить чистую прибыль в 1,5 раза.

Крупнейший портовый оператор бассейна ПАО «НМТП» сократил выручку на 3,8%, поскольку его производственные и финансовые результаты находились под влиянием нестабильных факторов сразу в нескольких сегментах: объем перевалки черных металлов и чугуна уменьшился на фоне плохой конъюнктуры внешних рынков, укрепления курса российского рубля, а также высоких цен на внутреннем рынке РФ; объем перевалки зерна сократился на фоне общего снижения объемов экспорта зерна из России; объем перевалки рудных грузов уменьшился из-за низкого спроса. Сложившиеся рыночные условия вынудили ПАО «НМТП» к продаже наиболее ликвидного

¹⁶⁴ БГД – Регионы России. Социально-экономические показатели - 2020 г. / Росстат // https://gks.ru/bgd/regl/b20_14p/Main.htm (дата обращения: 11.04.2021).

¹⁶⁵ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

актива – ООО «НЗТ» Группе «ВТБ», что позволило сохранить показатели на высоком уровне и обеспечить прирост чистой прибыли в 2,9 раза»¹⁶⁶.

Из-за слабой конъюнктуры рынка черных металлов, «сокращения экспортных поставок со стороны российских металлургических групп «Северсталь» и «НЛМК» упала выручка (на 16,2%) и прибыль (на 348%) основного актива ПАО «НМТП», специализированного на перевалке металлов – АО «НСРЗ»»¹⁶⁷.

Отдельные портовые операторы «увеличили объемы продаж, однако, под воздействием внешних факторов не смогли контролировать рост операционных затрат. Например, АО «НЛЭ» увеличил выручку в 2019 г. на 12% по сравнению с 2018 г., а чистая прибыль снизилась на 8,1%; выручка АО «Туапсинский морской торговый порт» выросла на 14% при сокращении прибыли на 51,2%. Такая ситуация обусловлена тем, что портовые операторы имеют в своем составе множество отделов и служб, что ведет к значительным административно-управленческим расходам, а высокая потребность в персонале при низкой автоматизации и цифровизации погрузочно-разгрузочных процессов обуславливает высокую зарплатоёмкость хозяйственной деятельности портового оператора»¹⁶⁸¹⁶⁹.

Кроме того, «процессы перевалки отличаются повышенной энергоёмкостью, постоянный рост стоимости энергоносителей снижает эффективность распределения затрат.

Роста финансовых показателей удалось добиться только операторам, отгружающим уголь и нефтепродукты. Так, ООО «Порт Мечел-Темрюк» нарастил выручку на 8,6%, прибыль – на 27% к уровню предыдущего года за

¹⁶⁶ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁶⁷ Лепехина Ю.А. Разработка комплекса мероприятий, способствующих повышению эффективности деятельности ОАО «НСРЗ» // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2015. №1 (29). С.169-181.

¹⁶⁸ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁶⁹ Нуреев Р.М., Карапаев О.В. Цифровизация экономики: основные этапы становления // Управление бизнесом в цифровой экономике: сборник тезисов выступлений 3-ей международной конференции, Санкт-Петербург, 19–20 марта 2020 года. – СПб, 2020. – С. 499-503.

счет экспортируемой угольной продукции предприятий горнодобывающего дивизиона Группы «Мечел». ООО «ИПП» в 2019 г. увеличил отгрузку светлых нефтепродуктов, что позволило повысить выручку и прибыль на 17% и 16% соответственно.

Выручка и прибыль ООО «Новороссийский мазутный терминал», который оперирует новым терминалом по перевалке мазута на экспорт, возросли на 15% и 22% соответственно, однако, на фоне падения его грузооборота говорить о качественном росте не приходится – основную роль сыграло повышение тарифных ставок. АО «Ейский морской порт», который увеличил перевалку руды, угля и кокса в 2019 г., обеспечил рост выручки на 14%»¹⁷⁰.

Современные торговые суда «растут в своих размерах и осадке, требуя от владельцев Азово-Черноморских стивидорных компаний существенных вложений в модернизацию как акватории, так и подходных каналов к ней. Дноуглубительные работы, обустройство, создание соответствующих причалов и гидротехнических сооружений»¹⁷¹, приобретение погрузочно-разгрузочного оборудования требуют существенных финансовых вложений. Например, активы ПАО «НМТП» по стоимости достигают 149 млрд. руб., активы ЗАО «Таманьнефтегаз» – 96 млн. руб¹⁷².

Из ниже приведенного рис. 16 видно, что у некоторых портовых операторов АЧБ вливания в активы крайне высоки и ежегодно для перевалки одной тонны груза затрачивается до 4,3 тыс. рублей активов.

Самые «высокие вложения в активы наблюдаются у лидера российского стивидорного рынка – предприятий Группы «НМТП». По группе в целом этот показатель составляет 2,3 тыс. руб./т, по ООО «НЗТ» (был продан Груп-

¹⁷⁰ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁷¹ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁷² Складорова Ю.М., Складорова И.Ю. Обеспечение финансовой устойчивости предприятий инструментами финансового менеджмента // Аграрная наука – Северо-Кавказскому федеральному округу. Учетно-финансовый факультет. Финансово-экономические и учетно-аналитические проблемы развития региона: материалы Ежегодной научно-практической конференции, Ставрополь, 23 апреля 2019 года. – Ставрополь: Издательство "АГРУС", 2019. – С. 91-94.

пе «ВТБ») – 4,3 тыс. руб./т, ООО «НМТ» – 3,7 тыс. руб./т, АО «НЛЭ» - 1,8 тыс. руб./т. В частности, ООО «НЗТ» является одним из самых высокотехнологичных зерновых терминалов в России, обеспечивает высокую скорость погрузки экспортного зерна и на сегодняшний день дополнительно планирует реализовать проект реконструкции здания экспресс-лаборатории, а также комплекса автомобильной и железнодорожной приемки зерна. Резервуарный парк ООО «НМТ» полностью оборудован газоуравнительной системой, объединенной с системой очистки паров нефтепродуктов, что гарантирует высокий уровень экологической и промышленной безопасности. На активной стадии реализации находится инвестиционный проект по реконструкции контейнерного терминала АО «НЛЭ»^{173 174}.

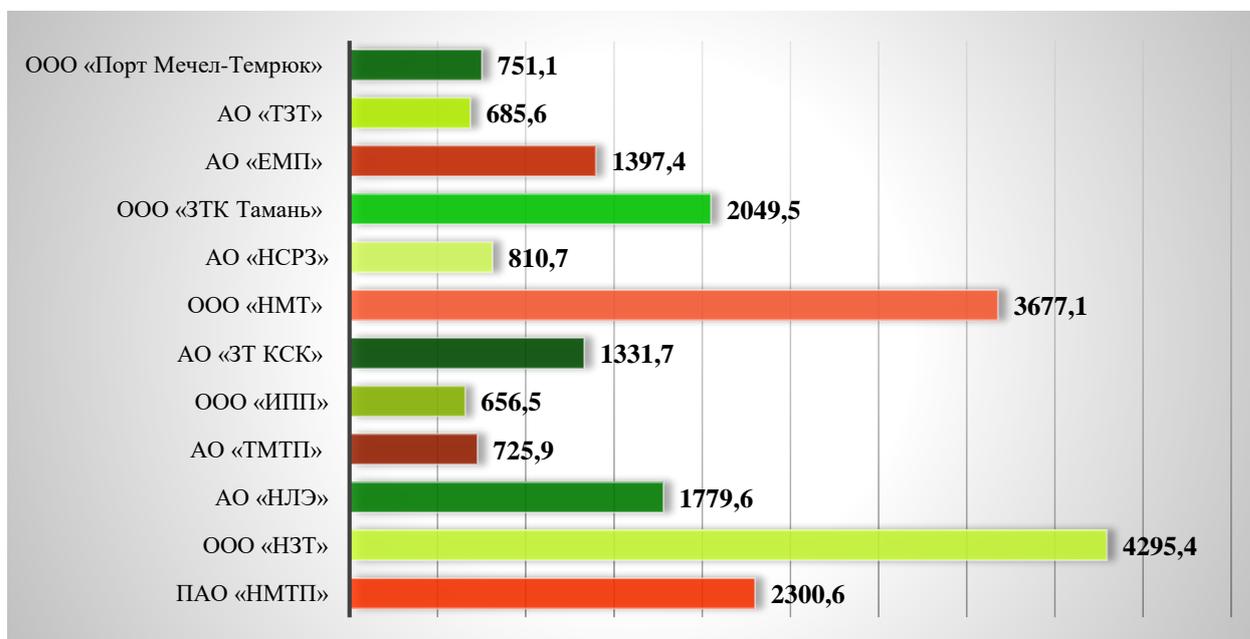


Рисунок 16 – Активы на тонну грузооборота крупнейших портовых операторов АЧБ по итогам 2019 г., руб/т

«Активы на тонну у конкурента Группы «НМТП» - терминала АО «ЗТ КСК» - втрое ниже, чем у ООО «НЗТ», и составляют 1,33 тыс. руб./т. Показатели малых портов несколько скромнее. Так, ООО «Порт Мечел-Темрюк»

¹⁷³ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁷⁴ Никифоров В.Г., Филатова Е.В. Взаимодействие субъектов транспортного пространства как условие повышения качества портовых услуг // Транспортное дело России, №3. – М.: Редакция газеты «Морские вести России», 2017. – С. 94-96.

для перевалки одной тонны грузов затрачивает 0,75 тыс. руб., АО «ТЗТ» - 0,68 тыс. руб./т. Эти предприятия являются недостаточно оснащенными, не располагают значительными площадями для хранения и накопления грузовых партий, их причальный фронт изношен»¹⁷⁵. В результате, интенсивность погрузочно-разгрузочных «операций невысока и они проигрывают конкурентную борьбу глубоководным и более механизированным портовым операторам Новороссийска»¹⁷⁶.

Таким образом, инвестиции в активы выступают на сегодняшний день одним из «факторов конкурентоспособности крупных портовых операторов, средством наращивания грузооборота, формирования диверсифицированной грузовой базы и удержания клиентов, заинтересованных в кратчайшем времени обслуживания судов в порту»¹⁷⁷.

Отраслевые показатели рентабельности и деловой активности приведены в табл. 14.

Таблица 14 – Показатели рентабельности и деловой активности «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность» (ОКВЭД 52)

Финансовый показатель	Год								Темп роста, %	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2012	2019/2018
Рентабельность продаж, %	2,1	3	2,6	2,5	2,5	3	3,5	3,4	161,9	97,1
Норма чистой прибыли, %	0,9	1,3	1,1	1	1,1	1,4	1,6	1,6	177,8	100,0
Рентабельность активов, %	4,1	5,5	4,7	4,5	4,7	4,9	5,2	4,8	117,1	92,3
Фондоотдача, руб.	15,67	13,78	12,45	12,81	14	12,96	12,59	12,0	76,6	95,4
Период оборота активов в днях	101	102	109	108	109	121	130	141,0	139,6	108,5

Источник: составлено автором.

¹⁷⁵ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁷⁶ Российская экономика в 2020 году. Тенденции и перспективы / А. Е. Абрамов, Н. А. Авксентьев, Е. А. Апевалова [и др.]. – М.: Фонд "Институт экономической политики им. Е.Т. Гайдара", 2021. – 712 с.

¹⁷⁷ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

Если рассматривать результаты деятельности отрасли с позиций рентабельности продаж, то можно отметить низкие значения данного показателя. Так, в 2012 г. рентабельность продаж имела самое низкое значение вследствие преодолений последствий кризиса в мировой судоходной отрасли и составляла 2,1%; в период 2013-2017 гг. она держалась на уровне 2,5-3%, а в последние два года составляла около 3,5%. В целом, формула рентабельности продаж по балансу должна обеспечить получение норматива рентабельности в пределах от 20 до 30%, что отражает высокую рентабельность предприятия. Показатель до 5% показывает низкую рентабельность компании, от 5 до 30% - средняя рентабельность, показатель рентабельности более 30% обозначает сверхрентабельность.

Чтобы предприятие приносило собственникам дивиденды, норма чистой прибыли должна быть как минимум положительной (т.е. больше 0). Этот показатель для предприятий отрасли в период 2012-2016 гг. составляет около процента, увеличиваясь до 1,4-1,6% в 2017-2019 гг. Следовательно, большая часть предприятий отрасли функционирует с низкими результатами, на грани убыточности хозяйственных операций и совокупные доходы едва покрывают понесённые затраты с учетом оплаченных налогов.

Рентабельность активов в среднем по отрасли составляет 4-5,5%, что означает недостаточную рентабельность активов – на это указывает и рост периода оборота активов с 101 дня в 2012 г. до 130 дней в 2019 г.

Фондоотдача в отрасли постепенно сокращалась – с 15,67 руб. в 2012 г. до 12 руб. в 2019 г., что означает неэффективность инвестиционных вложений предприятий отрасли. Их направленность не обеспечивает рост грузооборота и устойчивость формирования производственно-экономических показателей хозяйствующих субъектов.

Данные для сравнения показателей рентабельности и деловой активности отдельных портовых операторов АЧБ со среднеотраслевыми значениями за 2019 г. приведены в табл. 15.

Таблица 15 – Показатели рентабельности и деловой активности отдельных портовых операторов АЧБ за 2019 г.

«Портовый оператор»	Рентабельность			Деловая активность	
	Рентабельность продаж, %	Норма чистой прибыли, %	Рентабельность активов, %	Фондоотдача, руб.	Период оборота активов, дни
ПАО «НМТП»	61,3	52,3	39,4	1,48	1971
ООО «Морской терминал Тамань»	2,86	0,05	0,9	43	54
ЗАО «Таманьнефтегаз»	37,2	-7,72	8,9	0,32	2065
ООО «РН-Морской терминал Туапсе»	51,1	40,1	15,2	1,83	1084
ООО «НЗТ»	86,2	71,2	68,1	7,06	367
АО «НЛЭ»	52,4	40,2	28,5	0,84	513
АО «Туапсинский морской торговый порт»	49,7	110	25,6	1,37	675
ООО «ИПП»	53,1	58,1	51,7	1,92	407
АО «Зерновой терминал КСК»	86,1	40	9,2	2,25	516
ООО «Новороссийский мазутный терминал»	24,9	28,2	18,0	1,12	605
АО «НСРЗ»	48,5	38,8	31,9	2,51	346
ООО «Зерновой терминальный комплекс Тамань»	4,07	5,95	8,7	0,53	788
ООО «Туапсинский балкерный терминал»	63,6	53,1	19,5	0,43	1058
АО «Ейский морской порт»	39,6	9,68	10,1	5,67	945
АО «Туапсинский зерновой терминал»	71,2	57,6	48,1	1,79	364
ООО «Порт Мечел-Темрюк»	62,6	56,5	45,8	0,95	525

Источник: составлено автором¹⁷⁸

Исходя из уровня рентабельности продаж, «можно выделить три группы портовых операторов, работающих в акватории Азовского и Черного морей. Первую группу составляют портовые операторы, которым присуща так называемая «сверхрентабельность». Прежде всего, это ПАО «НМТП» (61,3%), ООО «НЗТ» (86,2%), АО «Зерновой терминал КСК» (86,1%), ООО «Туапсинский балкерный терминал» (63,6%), АО «Туапсинский зерновой терминал» (71,2%) и др.

¹⁷⁸ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

Перечисленные стивидорные компании обладают наиболее высокой экономической устойчивостью, даже спад в занимаемых ими сегментах и соответствующее уменьшение грузооборота, удерживают их финансовые показатели на высоком уровне благодаря высокому запасу финансовой прочности¹⁷⁹ и эффективному менеджменту. Кроме того, этому «способствует существенный разрыв между удельной себестоимостью перевалки одной тонны груза и тарифом за перевалку, что и обеспечивает «сверхрентабельность». Однако, многие из таких крупных операторов испытывают недостаток оборотного капитала в связи с активно реализуемой инвестиционной политикой, используют для финансирования бизнеса заемные финансовые ресурсы, имеют низкую текущую ликвидность и высокую долговую нагрузку.

Вторую группу составляют предприятия со средней рентабельностью продаж – от 5 до 30%. Это ООО «Новороссийский мазутный терминал» (24,9%) – достаточно новое предприятие, располагающее современной материально-технической базой, однако, с узкой грузовой базой, что сдерживает рост его финансовых показателей.

К третьей группе отнесем портовых операторы с низкой рентабельностью продаж, которая не достигает 5%, в числе которых ООО «Зерновой терминальный комплекс Тамань» (4,07%) и ООО «Морской терминал Тамань» (2,86%)¹⁸⁰. К низкой рентабельности, как правило, «приводит недостаточное техническое обеспечение портовой деятельности, устаревание парка оборудования и механизмов, изношенная инфраструктура и неудовлетворительное техническое состояние части портовых сооружений, низкий уровень инноваций и новых портовых технологий, а также высокие затраты на энергообеспечение портов»¹⁸¹.

¹⁷⁹ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁸⁰ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁸¹ Митяков, С.Н., Митяков Е.С., Митякова О.И. Инструментарий оценки инновационной деятельности в регионах: индексный метод // Инновации. 2020. № 12(266). – С. 55-62.

Отдельным «региональным операторам свойственна низкая норма чистой прибыли (ЗАО «Таманьнефтегаз»), что отражает не только низкую прибыльность основной деятельности этих организаций, но и неэффективность финансово-экономической деятельности в целом. К перечисленным ранее факторам добавляются факторы, отрицательно влияющие на сальдо прочих доходов и расходов. Это высокие проценты по привлеченным кредитам, существенная подверженность валютным рискам, наличие убыточных активов.

Почти всем рассматриваемым стивидорным компаниям АЧБ присуща очень низкая оборачиваемость и длительный период оборота активов, что связано с высокой стоимостью имущества»¹⁸². Например, «в ПАО «НМТП» активы оборачиваются за 1971 день. Лишь у одного предприятия – ООО «Морской терминал Тамань» – период оборота активов составляет 54 дня, что является скорее исключением, чем правилом. У средних по размерам предприятий период оборота активов варьируется от года до двух лет»¹⁸³.

«Низкая оборачиваемость капитала влечет за собой ряд сопутствующих проблем для портовых операторов, в числе которых пониженная доходность, высокие финансовые потребности предприятия и, как следствие, повышенная капиталоемкость стивидорных услуг и сверхнормативные вложения в имущество, что мы и наблюдаем у ряда крупных операторов»¹⁸⁴.

Причинно-следственная связь проблем экономической устойчивости портовых операторов РФ

В целом можно констатировать, что «проблемы производственной устойчивости отечественных портов являются следствием проблем, исторически накопившихся в национальной портовой отрасли. В свою очередь, они влекут за собой проблемы экономической устойчивости отдельных портовых

¹⁸² Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁸³ Семин П.А., Харламов А.В. Транспортная интеграция в СНГ: состояние, проблемы, механизмы развития // Санкт-Петербургский государственный экономический университет. – СПб.: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2014. – 139 с.

¹⁸⁴ Андриевская В.А., Павловская Л.А. Оценка проектного потенциала стивидорной компании // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. 2014. Т. 4. № 3 (70). С. 49-54.

операторов»¹⁸⁵. Рост грузовой базы, который происходил в последние восемь лет и экстраполируется в будущее на период еще 20-30 лет, в действительности был обеспечен перевалкой энергоресурсов. У грузовой базы за вычетом энергоресурсов динамика противоположная – эта грузовая база падает¹⁸⁶.

Причинно-следственная связь проблем экономической устойчивости портовых операторов РФ приведена»¹⁸⁷ на рис. 17.



Источник: составлено автором

Рисунок 17 – Причинно-следственная связь проблем экономической устойчивости портовых операторов РФ

Среди основных причин такой ситуации: во-первых, перемещение обрабатывающих производств к источникам сырья, что исключает необходи-

¹⁸⁵ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

¹⁸⁶ Фролов И. Э. Становление цифровой экономики и Россия: риски и проблемы развития, новые возможности // Экономическая политика России в межотраслевом и пространственном измерении: Материалы конференции ИМП РАН и ИЭОПП СО РАН по межотраслевому и региональному анализу и прогнозированию, Московская область, 21–22 марта 2019 года. – М.: Наука, 2019. – С. 82-89.

¹⁸⁷ Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11.

мость перевозки больших объёмов сырья; во-вторых, постепенная переориентация развивающихся стран с экспортной модели своей экономики на создание и обеспечение внутреннего спроса; в-третьих, снижение экспортной грузовой базы в связи с наблюдающимся переходом ряда быстроразвивающихся стран от индустриальной экономики к постиндустриальной (поскольку постиндустриальная экономика имеет по преимуществу сервисный характер). Наконец, в-четвёртых, инновационное развитие влечет уменьшение материалоёмкости реального сектора и, как следствие, изменение структуры снабжения промышленных и обслуживающих (в т.ч. инфраструктурных) предприятий ¹⁸⁸.

Таким образом, если не будут приняты срочные и кардинальные меры, в условиях жесткой конкуренции и повышения требований к качеству оказываемых транспортных услуг российские портовые операторы не только не будут приобретать новую грузовую базу, но и наоборот, потеряют ее, а вводимые мощности не будут иметь загрузки, провоцируя неустойчивость финансово-экономического положения. В этой связи очень важно использовать современный инструментарий управления, в том числе экономической устойчивостью хозяйствующих субъектов.

¹⁸⁸Шеремет АД. Комплексная рейтинговая оценка устойчивости развития предприятий // Аудит и финансовый анализ. 2017. №3-4. – С.152-157

3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ МОРСКИХ ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ

3.1. Комплексная методика оценки как инструмент управления экономической устойчивостью морского портового оператора

В результате проведенного в работе исследования выявлено, что в настоящее время нет четкой единой системы, позволяющей комплексно и всесторонне оценить экономическую устойчивость портового оператора. Разработанные учеными-экономистами методики не являются многокритериальными, часто не имеют интегрального показателя, и, кроме всего прочего, не учитывают специфику морского транспорта и не адаптированы к данной отрасли. Особенности же отраслевой диагностики устойчивости портовых операторов выявлены недостаточно полно и при проведении оценки возникает ряд сложностей. В их числе ¹⁸⁹:

- изменчивость представлений о функциональном назначении работы морского порта;
- нематериальный характер продукции морского транспорта;
- проблемы оценки внешних и внутренних факторов влияния на устойчивость порта и его результаты, поскольку они тесно связаны с функционированием сопутствующих отраслей экономики;
- проблемы оценки стандартных показателей работы портов: отсутствует обобщенная статистическая база, показатели работы промышленных предприятий не совпадают с показателями работы морского порта, сложность агрегирования показателей;
- трудности с определением состава оценочных критериев экономической устойчивости, их градацией для различных уровней решаемых портом производственных задач;

¹⁸⁹Коняшова А.В. Показатели оценки функциональных составляющих экономической устойчивости развития предприятия // Вестник Челябинского государственного университета. 2013. №8 (299). – С. 123-128.

- отсутствие общепризнанной отечественной методики оценки уровня составляющих экономической устойчивости морских портов, поскольку подходы, получившие признание в зарубежной практике, не всегда можно применить в условиях экономики России, а отечественные методики, в основном, адаптированы к условиям работы производственно-промышленных предприятий;
- низкий уровень методологической поддержки и отсутствие у экономистов качественного инструментария выбора различных вариантов управленческих решений, которые должны основываться именно на уровне экономической устойчивости.

Возникающие проблемы при оценке и диагностике экономической устойчивости портового оператора систематизированы в виде рис. 18.



Источник: составлено автором

Рисунок 18 – Сложности при оценке и диагностике экономической устойчивости портового оператора

В современных условиях глобальной нестабильности факторов внешней среды требуется системно-динамический и интегрированный подход к оценке экономической устойчивости портового оператора. С нашей точки зрения, методика оценки экономической устойчивости портового оператора должна основываться на учете динамики развития предприятия по его ключевым

чевым направлениям деятельности и обеспечении сбалансированности показателей по функциональным составляющим экономической устойчивости.

Алгоритм комплексной оценки можно представить в виде рис. 19.

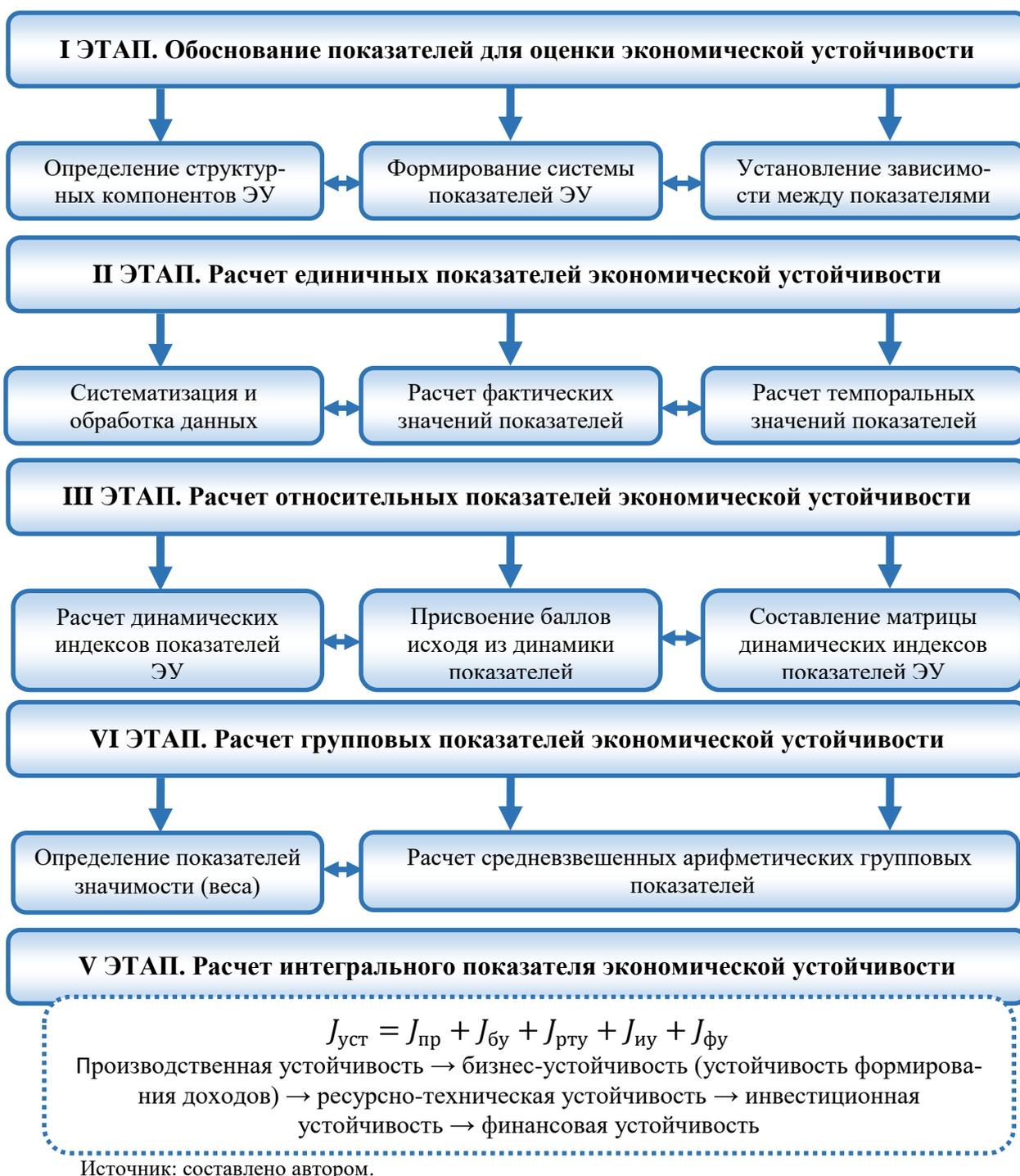


Рисунок 19 – Методика интегральной оценки экономической устойчивости портового оператора

«Функциональная составляющая экономической устойчивости – это категория, характеризующая экономическую устойчивость хозяйствующего

объекта с позиции эффективности выполнения им своих функций»¹⁹⁰. Принимая такое определение, можно утверждать, что для достижения и обеспечения экономической устойчивости необходимо подвергнуть изменениям какую-либо функцию или группу функций предприятия.

Применительно к портовому оператору предлагаем выделить следующие функциональные компоненты экономической устойчивости портового оператора: производственная, бизнес устойчивость), ресурсно-техническая, инвестиционная и финансовая устойчивость.

Система рекомендуемых к расчету единичных показателей экономической устойчивости приведена на рис. 20.

Объективная оценка устойчивого функционирования предприятия не может базироваться на произвольном наборе показателей. Их выбор обуславливается тем, что все показатели в комплексе определяют общую устойчивость и имеют разную значимость для портового оператора, с точки зрения фактического состояния перспективных конечных результатов его деятельности. Показатели, характеризующие устойчивое развитие предприятия должны входить в стратегические и текущие планы и дополнять существующую систему отчетности.

Автором предлагается использование пяти групп показателей. В большинстве своем единичные показатели являются универсальными и многие из них соответствуют теории финансово-экономического анализа. Наряду с ними целесообразно использовать показатели, специфичные для портового оператора, в частности, грузооборот, коэффициент загрузки портовых мощностей, операционная и чистая прибыль в расчете на тонну груза, активы в расчете на тонну груза. Расчет единичных показателей экономической устойчивости. На данном этапе оценки производится расчет единичных показателей, которые относятся к различным группам и отражают устойчивость отдельных направлений деятельности портового оператора.

¹⁹⁰ Кузнецов А.Л., Кириченко А.В., Щербакова-Слюсаренко В.Н. Эволюция показателей, характеризующих эксплуатационную работу портов и терминалов // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. 2017. Т. 9. № 5. – С. 909-924.

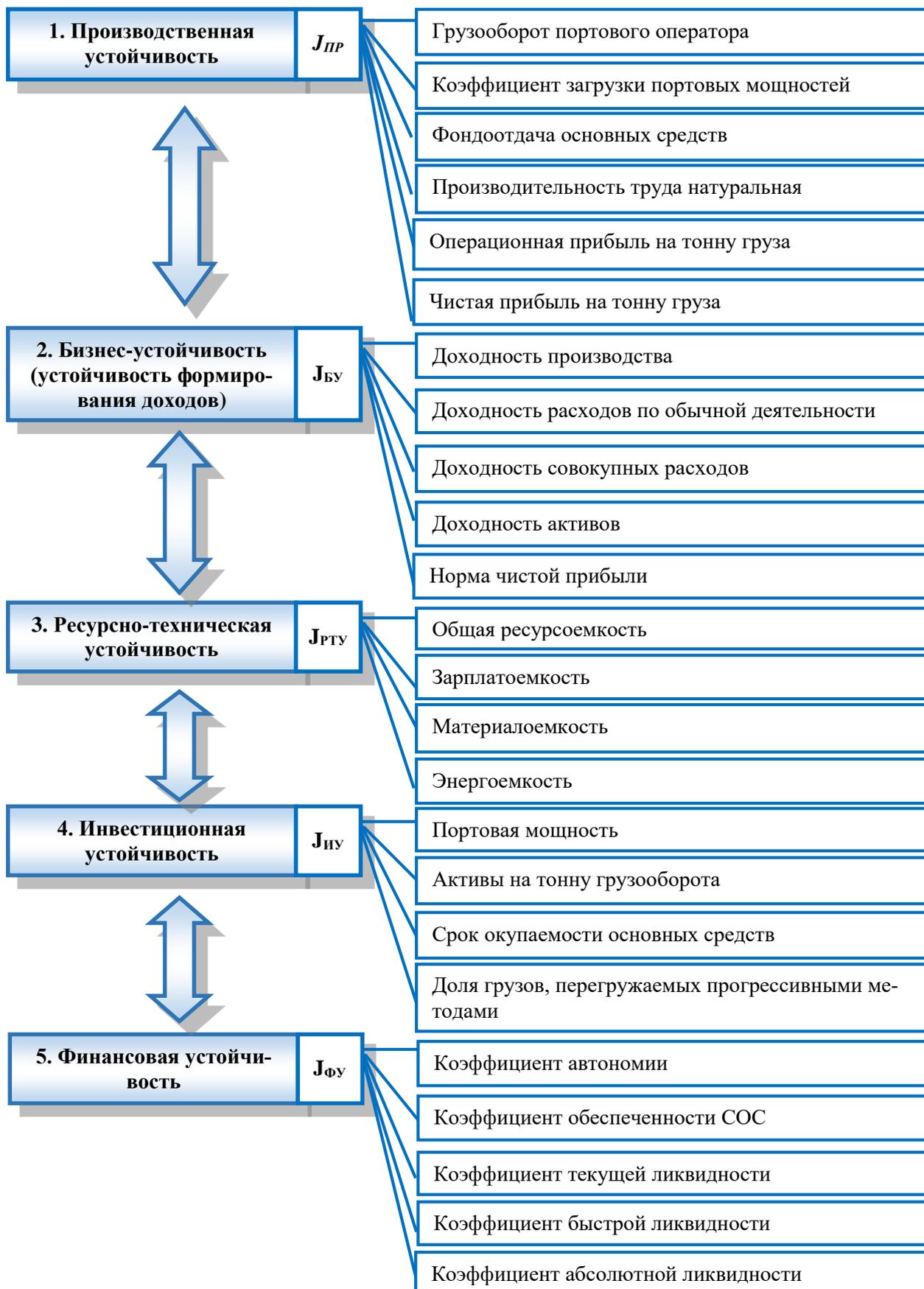


Рисунок 20 – Система рекомендуемых к расчету единичных показателей экономической устойчивости портового оператора

Для экономики портового оператора, как и любого другого предприятия, уровень развития производства имеет первостепенное значение. Непрерывный рост и совершенствование перегрузочного производства на базе современной техники и прогрессивной технологии служат ключевым фактором роста грузооборота, средством повышения производственной устойчивости и, в конечном счете, экономической устойчивости портового оператора. Поэтому диагностику устойчивости экономического роста следует начинать с оценки грузооборота.

Грузооборот выступает центральным условно-натуральным показателем, характеризующим развитие морского портового оператора, масштабы и географию проходимости через него грузов ¹⁹¹.

В соответствии с ГОСТ Р 55507-2013 под грузооборотом портового оператора будем понимать количество тонн различных грузов, прошедших через его причальный фронт за определенный интервал времени:

$$\Sigma Q_i = Q_1 + Q_2 + \dots + Q_n, \quad (3)$$

где Q_1, Q_2, Q_n – объем перевалки 1-го, 2-го ... n-го вида груза.

В условиях резкого падения объема перевозок и нестабильности на экспортных рынках возникают большие финансовые сложности по поводу внедрения новых идей и продвижения стивидорных услуг на рынок. Сложность заключается в освоении вводимых производственных мощностей. Поэтому, на наш взгляд, система показателей устойчивости производственного развития портового оператора должна отражать и его рыночную активность. Показателем, характеризующим данную сторону устойчивости предприятия, может служить коэффициент загрузки портовых мощностей. Он показывает, пользуются ли вводимые в эксплуатацию мощности спросом со стороны грузоотправителей и грузополучателей. Находится коэффициент загрузки портовых мощностей путем сопоставления фактического суммарного грузообо-

¹⁹¹ Васильева Л.В. Анализ методических подходов к построению интегральных экономических показателей // Экономические исследования и разработки. 2017. №12.

рота по всей номенклатуре грузов с установленной мощностью портового оператора ¹⁹²:

$$k_3 = \frac{\sum Q_i}{M} \cdot 100, \quad (4)$$

где k_3 – коэффициент загрузки, %; $\sum Q_i$ – суммарный фактический грузооборот, тыс. т; M – установленная мощность портового оператора, тыс. т.

Под установленной мощностью портового оператора при этом понимается расчетная пропускная способность его комплексов при перевалке одного либо нескольких видов грузов в течение года.

Результативность использования производственного потенциала оценивается с помощью двух традиционных показателей – фондоотдачи и производительности труда.

Объекты основных средств являются основой любого производства, в том числе перегрузочного. Оценить уровень использования имеющегося потенциала и эффективности использования основных средств позволяет показатель фондоотдачи, который находится по формуле ¹⁹³:

$$f_{от} = \frac{B}{\overline{OC}}, \quad (5)$$

где B – выручка от реализации портовых услуг, тыс. руб.; \overline{OC} – среднегодовая стоимость основных средств, тыс. руб.

Количественную характеристику результатов труда отражает показатель производительности труда. Он может измеряться в стоимостных или натуральных величинах. На наш взгляд, в целях комплексной оценки устойчивости портового оператора наиболее применим натуральный показатель производительности труда, поскольку на формирование стоимостного показателя производительности труда значительное влияние оказывает уровень тарифных ставок, особенно после введения механизма свободного ценообразования в морских портах. На сегодняшний день Правительство РФ приняло решение о прекращении государственного регулирования цен на услуги, ока-

¹⁹² Грасс Е.Ю. Методика анализа показателей производственной деятельности стивидорных компаний // ЭВ. 2019. №4 (19). С. 50-54.

¹⁹³ Коняшова А.В., Мерзликина Г.С. Методика оценки уровня экономической устойчивости развития предприятия // Бизнес. Образование. Право. 2012. № 4 (21). – С. 174 – 179.

зываемые в морских и речных портах. В частности, из перечня услуг субъектов монополий в морских портах исключены пункты, касающиеся госрегулирования тарифов на погрузку, выгрузку и хранение грузов, услуги предоставления причалов, обеспечение лоцманской проводки судов, обслуживание пассажиров.

Производительность труда в натуральной форме отражает количество тонн груза, переваленного портом в течение года, в расчете на одного работника и рассчитывается по формуле:

$$П_n = \frac{\sum Q_i}{\bar{Ч}}, \quad (6)$$

где $\bar{Ч}$ – среднесписочная численность работников предприятия, человек.

Еще один показатель наиболее полно характеризующий производственные результаты работы портового оператора и отражающий его зарабатывающую способность, это операционная прибыль в расчете на одну тонну груза. Ее расчет рекомендуется производить по формуле:

$$P_{om} = \frac{\Pi_{on}}{\sum Q_i}, \quad (7)$$

где Π_{on} – операционная прибыль портового оператора, тыс. руб.

Операционная (основная) деятельность портового оператора – производство погрузочно-разгрузочной деятельности и оказание сопутствующих услуг, которые являются главной целью создания предприятия и формируют основную часть его дохода. Прибыль от такой деятельности представляет собой разницу между формируемой выручкой от реализации и суммарными затратами по обычным видам деятельности. Таким образом, предлагаемый к расчету относительный показатель отражает эффективность погрузо-разгрузочных операций портового оператора и формируется под влиянием тарифов на перевалку и удельной себестоимости перевалки одной тонны груза. Близким по смыслу к нему является показатель чистой прибыли на тонну груза:

$$P_{um} = \frac{\Pi_{ч}}{\sum Q_i}, \quad (8)$$

где Π_q – чистая прибыль портового оператора, тыс. руб.

Этот показатель предлагается рассчитывать дополнительно, поскольку на финансовые показатели портового оператора из-за установления тарифов в долларах значительное влияние оказывает курс валют, а также проводимая финансовая политика, результаты которой аккумулируются в виде сальдо прочих доходов и расходов¹⁹⁴.

Второй блок показателей составляют показатели устойчивости формирования доходов портового оператора. На наш взгляд, при оценке устойчивости формирования доходов портового оператора целесообразно использовать относительные коэффициенты – так называемые показатели доходности. Они отражают результативность формирования доходной базы и достаточность доходов для покрытия текущих расходов предприятия.

Первый из показателей – это доходность производства. Формула ее расчета имеет следующий вид:

$$d_{np} = \frac{B}{C}, \quad (9)$$

где B – выручка от реализации, тыс. руб.; C – производственная себестоимость, тыс. руб.

Коэффициент доходности расходов по обычным видам деятельности рассчитывается следующим образом:

$$d_{об} = \frac{B}{P_{об}}, \quad (10)$$

где $P_{об}$ – расходы по обычным видам деятельности, тыс. руб.

Также определяется коэффициент доходности совокупных расходов:

$$d_p = \frac{D_{общ}}{P_{общ}}, \quad (11)$$

где $D_{общ}$ – общая величина доходов, тыс. руб.; $P_{общ}$ – общая величина расходов, тыс. руб.

Коэффициент доходности активов, определяемый по формуле:

¹⁹⁴ Афонцев С.А. Экономическая политика и модели экономического развития // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 4. С. 40.

$$d_{акт} = \frac{D_{общ}}{\bar{A}}, \quad (12)$$

где \bar{A} – средняя балансовая величина активов, тыс. руб.

В отличие от показателей доходности, норма прибыли показывает, какую прибыль предприятие получает в итоге после вычета не только производственных расходов, но и процентов по кредитам, результата от изменения валютных курсов, налогов и прочих доходов и расходов, то есть тех показателей, которые оказывают значительное влияние на формирование итогового финансового результата портового оператора в современных условиях:

$$n_{чп} = \frac{\Pi_{ч}}{B} \cdot 100. \quad (13)$$

Для оценки прогрессивности распределения ресурсов традиционно используются показатели ресурсоемкости. Важнейший из них – общая ресурсоемкость, которая рассчитывается по формуле:

$$r_{общ} = \frac{P_{об}}{B}. \quad (14)$$

Зарплатоемкость рассчитывается с учетом социальных отчислений:

$$z_e = \frac{ЗОТ}{B}, \quad (15)$$

где $ЗОТ$ – годовые затраты на оплату труда работников с учетом социальных отчислений, тыс. руб.

Для расчета материалоемкости используется следующая формула:

$$m_e = \frac{МЗ}{B}, \quad (16)$$

где $МЗ$ – понесенные материальные расходы в периоде, тыс. руб.

Поскольку транспортные услуги портового оператора не носят материального характера, но при этом отличаются повышенным расходом топливно-энергетических ресурсов, целесообразно рассчитывать показатель энергоемкости:

$$y_e = \frac{\mathcal{E}}{B}, \quad (17)$$

где \mathcal{E} – понесенные расходы на оплату энергетических ресурсов, тыс. руб.

При расчете данного показателя к энергетическим ресурсам будем относить стоимость потребленного газа, электроэнергии, дизельного топлива, бензина, мазута и других топливно-энергетических ресурсов, расходуемых портальной техникой и подсобных портовым хозяйством.

В условиях интенсификации перегрузочного производства, его автоматизации, использования более совершенного и производительного оборудования, необходимости быстро принимать технические и другие решения и больших инвестиционных вложений портовых операторов возникает необходимость оценки инвестиционной устойчивости, то есть эффективности мер, которые обеспечивают долгосрочное развитие портового оператора.

Инвестиционная устойчивость включает в себя не только компоненты привлечения инвестиции, но и механизмы их эффективного распределения и освоивания. Для ее оценки предлагается использовать следующую систему показателей: портовая мощность, активы в расчете на тонну груза, период окупаемости основных средств, а также доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами.

Показатель портовой мощности характеризует наличие и развитие в динамике производственного потенциала портовых перегрузочных мощностей.

Показатель активов в расчете на тонну переваленного груза (грузооборота) позволяет оценить, каким объемом средств, вовлечённых в хозяйственный оборот, достигается наращивание грузооборота, то есть целесообразность динамики соотношения результатов и капиталоемкость стивидорных услуг¹⁹⁵:

$$A_m = \frac{\bar{A}}{\Sigma Q_i}. \quad (18)$$

¹⁹⁵ Фисенко А.И. Использование современных концепций маркетинга для формирования конкурентных преимуществ стивидорных компаний в морском порту // Современные проблемы науки и образования. 2014. № 6. С. 586.

С авторской точки зрения данный показатель имеет существенное значение при оценке инвестиционной устойчивости, поскольку отражает, за счет какого объема финансовой базы обеспечивается перевалка одной тонны груза. Проведенный ранее анализ показывает, что для различных портовых операторов этот показатель весьма вариативен, иногда присутствуют завышенные значения, что предполагает вовлечение в оборот сверхнормативных финансовых ресурсов.

Важным фактором повышения инвестиционной устойчивости является снижение периода окупаемости основных средств. Период их окупаемости выражается в днях и рассчитывается как частное от деления анализируемого периода в днях (365 и задействованных основных средств для этих целей, к выручке от реализации:

$$t_{oc} = \frac{365 \cdot \overline{OC}}{B}. \quad (19)$$

При определении доли грузов, перегружаемых прогрессивными методами, следует руководствоваться тем, что в настоящее время прогрессивным методом перевозки считаются всевозможные методы укрупнения грузовых мест – контейнеризация, использование флэтов, другой многооборотной транспортной тары. Поэтому доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами, будет определяться долей грузов, перегружаемых укрупненными грузовыми местами. Ввиду наличия проблем с ликвидностью и платёжеспособностью у большей части портовых операторов необходимо держать на контроле также финансовые показатели.

Методология расчета основных показателей устойчивости финансового положения портового оператора в целом соответствует общепринятым методикам анализа финансового состояния предприятия и основывается на важнейших относительных показателях автономии, ликвидности, обеспеченности СОС¹⁹⁶.

¹⁹⁶Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Для устойчивости финансового положения портового оператора предлагается использовать показатели, приведенные в табл. 16.

Таблица 16 – Методология расчета основных показателей устойчивости финансового положения портового оператора ¹⁹⁷

Показатель	Расчетная формула
Коэффициент автономии	Собственный капитал / Общий итог баланса
Коэффициент обеспеченности СОС	(Собственный капитал – Внеоборотные активы) / Оборотные активы
Коэффициент текущей ликвидности	(Денежные средства + дебиторская задолженность + НДС + запасы + финансовые вложения + прочие оборотные активы) / Краткосрочные обязательства
Коэффициент быстрой ликвидности	(Денежные средства + дебиторская задолженность + финансовые вложения) / Краткосрочные обязательства
Коэффициент абсолютной ликвидности	Денежные средства / Краткосрочные обязательства

Формулы расчета основных показателей экономической устойчивости портового оператора представлены в табличной форме в прил. Б.

Расчет динамических индексов и перевод в относительные величины единичных показателей экономической устойчивости. Динамические индексы характеризуют динамику единичных показателей экономической устойчивости. Их расчет проводится по традиционной формуле, отражающей темп экономического роста:

$$I_i = \frac{P_1}{P_0}, \quad (20)$$

где P_1 – фактические значения каждого показателя в отчетном периоде; P_0 – фактические значения каждого показателя в базисном периоде.

Поскольку все рассчитываемые показатели различаются по своей экономической сущности и природе, для перевода в относительные величины единичных показателей используем балльный метод на основе экспертных оценок. Шкала присвоения баллов выглядит следующим образом: 2 балла –

¹⁹⁷Hlali A. Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test // The Open Transportation Journal. 2017. V. 11. P. 120-129. DOI: 10.2174/1874447801711010120

показатель в динамике улучшил значение; 1 балл – показатель в динамике не изменился; 0 баллов – показатель в динамике ухудшил значение.

Расчет групповых показателей экономической устойчивости портового оператора. На данном этапе производится расчет комплексных характеристик, отражающих устойчивость отдельных направлений хозяйственной деятельности портового оператора. Для расчета средневзвешенных арифметических групповых показателей предлагается использовать метод сумм. Достоинства данного метода – использование весовых коэффициентов позволяет повысить точность интегральной оценки.

В соответствии с методом сумм групповой (как и итоговый интегральный) показатель определяется суммированием значений показателей, умноженных на их весовые коэффициенты. При этом используются нормированные значения весов, сумма которых должна быть равна единице:

$$J_i = \sum_{i=1}^n K_i \cdot a_i \text{ при } \sum_{i=1}^n a_i = 1, \quad (21)$$

где K_i – групповой (единичный) показатель по оцениваемым объектам; a_i – показатель значимости (веса) i -го группового (единичного) показателя; n – число групповых (единичных) показателей, $i = 1, \dots, n$.

Групповой показатель по оцениваемым объектам K_i определяется на основе бальной оценки в относительных величинах, присвоенных показателю экспертным методом.

Показатели значимости (веса) определим одним из экспертных методов – методом парных сравнений. При использовании данного метода вначале составляется квадратная матрица k_{ij} парного сравнения критериев, в которой число столбцов и строк равно числу параметров. Далее эксперт, используя матрицу попарных сравнений, осуществляет «попарное взвешивание» показателей, отвечая на вопрос: «Какой параметр из двух оказывает наибольшее влияние на общий показатель экономической устойчивости?». Затем он построчно в матрице указывает: «Во сколько раз «вес» параметра, записанного в строке i , больше «веса» параметра, записанного в столбце j ».

В первую очередь следует заполнить ячейки таблицы над диагональю, состоящей из значений, равных «1»: в ячейки таблицы строк i и столбцов j над диагональю вводятся экспертные значения в соответствии со шкалой. Затем заполняются ячейки таблицы под диагональю, в которые вводятся значения, равные обратной величине значений ячеек над диагональю, симметрично расположенных по отношению к диагонали ¹⁹⁸.

Матрица парного сравнения критериев заполняются коэффициентами k_{ij} , исходя из следующего условия:

$$k_{ij} = \begin{cases} 1,5 & \text{если критерий } K_i \text{ более важен, чем критерий } K_j \\ 0,5 & \text{если критерий } K_i \text{ менее важен, чем критерий } K_j \\ 0 & \text{если критерии } K_i \text{ и } K_j \text{ имеют одинаковую важность} \end{cases}$$

(22)

При этом обязательно соблюдение следующего условия:

$$k_{ij} + k_{ji} = 2 \text{ при } i \neq j. \quad (23)$$

При ранжировании критериев, соответствующих условию, после заполнения матрицы парного сравнения критериев коэффициентами k_{ij} , получаем, что показатели важности критериев k_i ($i = 1, \dots, n$), являются членами убывающей арифметической прогрессии с шагом:

$$\Delta = 1,5 - 0,5 = 1. \quad (24)$$

При этом справедливы следующие выражения [98]:

$$k_1 = (n - 1) \cdot 1,5 + 1, \quad (25)$$

$$k_n = (n - 1) \cdot 0,5 + 1, \quad (26)$$

$$k_i = k_1 - (i - 1) \cdot \Delta. \quad (27)$$

Суммарный показатель важности критериев определяют по формуле:

$$k_c = \sum_{i=1}^n k_i. \quad (28)$$

Сумма показателей важности критериев может быть рассчитана как сумма членов этой арифметической прогрессии:

¹⁹⁸Холопов, К.В. Российский рынок международного контейнерного транзита в 2019 году и перспективы его развития // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. №9. – С.61-68.

$$k_c = \frac{k_1 + k_n}{2} \cdot n = n^2. \quad (29)$$

Формула расчета весовых коэффициентов критериев a_i имеет следующий вид:

$$a_i = \frac{k_i}{k_c}, \quad (30)$$

где k_c – суммарный показатель важности критериев.

Выполнив подстановку значений k_i и k_c в формулу (24), для расчета весовых коэффициентов показателей получим ниже приведённую формулу:

$$a_i = \frac{0,5 \cdot (3n + 1) - i}{n^2}, \quad (31)$$

где i – порядковый номер i -ого критерия (порядковое место в матрице).

Используя метод попарных сравнений, составим матрицу для оценки устойчивости производственного развития и заполним ее в соответствии с алгоритмом, приведенным ранее (см. табл. 17).

Таблица 17 – Матрица попарных сравнений показателей производственной устойчивости портового оператора

		j-столбец						Сумма в строке	Ранг показателя
		ΣQ_i	k_3	f_o	Π_n	$p_{от}$	$p_{чт}$		
i-строка	ΣQ_i	1	1,5	1,5	1,5	1	1,5	8	1
	k_3	0,5	1	1,5	1	0,5	0,5	5	5
	f_o	0,5	0,5	1	1	0,5	0,5	4	6
	Π_n	0,5	1	1	1	0,5	0,5	4,5	4
	$p_{от}$	1	1,5	1,5	1,5	1	1	7,5	2
	$p_{чт}$	0,5	1,5	1,5	1,5	1	1	7	3
Сумма в столбце		4	7	8	7,5	4,5	5	-	-

Ранг каждого показателя определятся, исходя из суммы значений в каждой строке матрицы. Первое место присваивается критерию с наиболее высокой суммой значений. В нашем случае им является первый критерий, то есть грузооборот портового оператора. Затем последовательно присваиваются места каждому из критериев. Представим ниже расчет весовых коэффициентов для каждого из шести критериев:

$$a_1 = \frac{0,5 \cdot (3 \cdot 6 + 1) - 1}{6^2} = 0,236; \quad a_4 = \frac{0,5 \cdot (3 \cdot 6 + 1) - 4}{6^2} = 0,153$$

$$a_2 = \frac{0,5 \cdot (3 \cdot 6 + 1) - 5}{6^2} = 0,125; a_5 = \frac{0,5 \cdot (3 \cdot 6 + 1) - 2}{6^2} = 0,208$$

$$a_3 = \frac{0,5 \cdot (3 \cdot 6 + 1) - 6}{6^2} = 0,097; a_6 = \frac{0,5 \cdot (3 \cdot 6 + 1) - 3}{6^2} = 0,181$$

С учетом рассчитанных весовых коэффициентов и шести показателей получаем формулу для расчета группового показателя производственной устойчивости портового оператора (при расчете используются единичные показатели динамики):

$$J_{np} = 0,236J_{cp} + 0,125J_z + 0,097J_{\phi} + 0,153J_{nn} + 0,208J_{pot} + 0,181J_{pчт}, \quad (32)$$

где J_{cp} – динамический индекс грузооборота; J_z – динамический индекс загрузки мощностей; J_{ϕ} – динамический индекс фондоотдачи; J_{nn} – динамический индекс натуральной производительности труда; J_{pot} – динамический индекс операционной прибыли на тонну груза; $J_{pчт}$ – динамический индекс чистой прибыли на тонну груза.

Аналогичный расчет проводится по остальным группам показателей, матрицы попарных сравнений для них приведены в прил. В. В результате получаем следующие расчетные индексы.

Групповой коэффициент бизнес-устойчивости портового оператора:

$$J_{\phi\delta} = 0,240J_{np} + 0,2J_{роб} + 0,160J_{cp} + 0,120J_{акт} + 0,280J_{nn}, \quad (33)$$

где J_{np} – динамический индекс коэффициента доходности производства; $J_{роб}$ – динамический индекс коэффициента доходности расходов по обычным видам деятельности; J_{cp} – динамический индекс коэффициента доходности совокупных расходов; $J_{акт}$ – динамический индекс коэффициента доходности активов; J_{nn} – динамический индекс нормы чистой прибыли.

Групповой коэффициент ресурсно-технической устойчивости:

$$J_{pp} = 0,344J_{op} + 0,219J_{ze} + 0,156J_{me} + 0,281J_{эе},$$

(34)

где J_{op} – динамический индекс общей ресурсоемкости; J_{ze} – динамический индекс зарплатоемкости; J_{me} – динамический индекс материалоемкости; $J_{эе}$ – динамический индекс энергоемкости.

Групповой коэффициент инвестиционной устойчивости:

$$J_{uy} = 0,219J_m + 0,344J_{am} + 0,281J_{оос} + 0,156J_{дпр}, \quad (35)$$

где J_m – динамический индекс портовой мощности; J_{am} – динамический индекс активов на тонну переваленного груза; $J_{оос}$ – динамический индекс периода окупаемости основных средств; $J_{дпр}$ – динамический индекс доли грузов, перегружаемых прогрессивными методами.

Групповой коэффициент финансовой устойчивости:

$$J_{фн} = 0,280J_{авт} + 0,12J_{СОС} + 0,2J_{мл} + 0,16J_{бл} + 0,24J_{ал}, \quad (36)$$

где $J_{авт}$ – динамический индекс коэффициента автономии; $J_{СОС}$ – динамический индекс коэффициента обеспеченности СОС; $J_{мл}$ – динамический индекс коэффициента текущей ликвидности; $J_{бл}$ – динамический индекс быстрой ликвидности; $J_{ал}$ – динамический индекс абсолютной ликвидности.

На последнем этапе вычисляется итоговый интегральный показатель экономической устойчивости портового оператора по формуле:

$$J_{уст} = J_{пр} + J_{бу} + J_{рты} + J_{uy} + J_{фн}. \quad (37)$$

В данной формуле предполагается, что все направления деятельности портового оператора равнозначны для сбалансированного устойчивого развития, поэтому весовые коэффициенты принимаются равными единице.

Далее рассмотрим применения разработанной методики оценки экономической устойчивости портового оператора на практическом примере.

3.2. Оценка экономической устойчивости морских портовых операторов

Рассмотрим целесообразность применения разработанной методики оценки экономической устойчивости портового оператора на примере АО «Новорослесэкспорт». Акционерное общество «Новорослесэкспорт» (АО «НЛЭ») основано в 1992 г. и с 2006 г. входит в состав Группы компаний «НМТП». Предприятие осуществляет следующие виды хозяйственной деятельности: транспортная обработка грузов и контейнеров, погрузка и разгрузка грузов, независимо от вида транспорта, используемого для перевозки

(автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, морской транспорт); деятельность по хранению и складированию грузов на складах общего назначения, складские операции в морских портах; вспомогательная деятельность морского транспорта; транспортно-экспедиторское обслуживание и таможенное оформление экспортно-импортных грузов; оказание автотранспортных, железнодорожных услуг, связанных с перевозкой груза.

На сегодняшний день АО «НЛЭ» оперирует контейнерным и лесным терминалом, является одним из крупнейших высокомеханизированных портовых операторов юга России. Его производственные результаты характеризуются данными табл. 18.

Таблица 18 – Производственная характеристика АО «НЛЭ» за 2012-2019 гг.

Наименование показателей	Год								Темп роста, %	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2012	2019/2018
Грузооборот, тыс. тонн, в том числе:	3726,0	3624	3804	3555	3492,2	3801	3778,8	3908	104,9	103,4
контейнерные грузы	2574,6	2737,3	2882,5	2607,3	2548,5	2819,2	2945,8	2681,3	104,1	91,0
лесные грузы	716,6	457,9	626	666,3	579,6	413	309	307,7	42,9	99,6
прочие грузы	434,8	428,8	295,5	281,4	364,1	568,8	524	919,0	211,4	175,4
Удельный вес, %:	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-	-
контейнерные грузы	69,10	75,53	75,78	73,34	72,98	74,17	77,96	68,61	99,3	88,0
лесные грузы	19,23	12,64	16,46	18,74	16,60	10,87	8,18	7,87	40,9	96,3
прочие грузы	11,67	11,83	7,77	7,92	10,43	14,96	13,87	23,52	201,5	169,6
Численность персонала, чел.	911	917	913	906	919	923	994	1037	113,8	104,3
Стоимость основных средств, млн. руб.	3112,7	2328,0	2451,0	2536,8	4271,3	4869,7	5284,7	5852,2	188,0	110,7

Источник: составлено и рассчитано автором по данным ¹⁹⁹

Из данных табл. 18 видно, что по размерам грузооборота, который составляет 3,5-4 млн. тонн, АО «НЛЭ» относится к портам средней величины.

¹⁹⁹ ГОСТ Р 55507-2013. Эксплуатация речных портов. Термины и определения. – М.: Стандартинформ, 2014.

За 2012-2019 гг. общий грузооборот терминалов значительно не изменился, увеличившись на 4,9% за счет контейнерных грузов (+4,1%). При этом за семь лет грузооборот лесных грузов сократился - на 57,1% к уровню 2012 г., что связано с политической и экономической нестабильностью в странах-потребителях российского леса, прежде всего, в Сирии и Египте. Из-за нестабильности на экспортных рынках леса и пиломатериалов портовый оператор постепенно диверсифицировал грузовую базу за счет привлечения грузопотоков генеральных грузов на паллетах, цветных металлов, негабаритных и паромных грузов, увеличив грузооборот прочих грузов вдвое. Вложения в инфраструктуру предприятие производило точечные, постепенно заменяя устаревшие средства механизации, масштабных инвестиционных проектов реализовано не было. В результате, прирост численности персонала за 2012-2019 гг. составил лишь 13,8%, основных средств – 88%.

В 2019 г. грузооборот предприятия достиг пика – 3908 тыс. тонн. Это на 3,4% больше, чем в 2018 г., и связано с развитием перевалки прочих грузов, грузооборот которых увеличился на 75,4% к уровню 2018 г. Поскольку грузовая база расширялась и трансформировалась, производственные ресурсы также были увеличены: численность персонала на 4,3%, стоимость основных средств – на 10,7%.

По данным табл. 19 финансово-экономическое положение АО «НЛЭ» на протяжении 2012-2019 гг. было стабильным. Финансово-экономическая характеристика АО «НЛЭ» за 2012-2019 гг. приведена в табл. 19.

Портовый оператор ежегодно генерирует прибыль, убытков в последние годы не выявлено. Коридор колебаний чистой прибыли достаточно высок – от 85,8 млн. руб. в 2015 г. до 2857,9 млн. руб. в 2014 г., из чего делаем вывод о неустойчивом характере ее образования. В 2019 г. размер чистой прибыли АО «НЛЭ» снижается к уровню 2018 г. на 8,1% – до 1984,4 млн. руб., что является средним для 8-летнего периода значением.

На основании приведенных финансово-экономических показателей были рассчитаны показатели рентабельности АО «НЛЭ» (см. рис. 21).

Таблица 19 – Финансово-экономическая характеристика АО «НЛЭ» за 2012-2019 гг., млн. руб.

Наименование показателей	Год								Темп роста, %	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2012	2019/2018
Выручка	2160,0	2199,7	3314,9	4306,6	4518,7	4102,3	4420,5	4938,5	228,6	111,7
Расходы по обычным видам деятельности	1189,1	1278,6	1411,6	1570,6	1543,5	1582,5	1894,4	2349,4	197,6	124,0
себестоимость	1016,1	1147,3	1251,8	1391,1	1349,9	1380,9	1676,8	2112,4	207,9	126,0
административно-управленческие расходы	173,0	131,3	159,8	179,4	193,6	201,6	217,6	237,0	137,0	108,9
Прибыль от реализации	970,9	921,1	1903,3	2736,1	2975,2	2519,8	2526,1	2589,1	266,7	102,5
Прочие доходы	104,4	236,8	1723,9	1011,2	243,4	57,8	254,6	185,8	177,9	73,0
Прочие расходы	109,2	114,2	43,9	3624,1	383,0	107,2	69,8	275,4	252,2	394,4
Прибыль до налогообложения	966,2	1043,6	3583,4	123,2	2835,6	2470,4	2710,9	2499,5	258,7	92,2
Налог на прибыль с учетом отложенных налоговых активов и обязательств	214,0	214,4	725,5	37,4	581,1	509,9	550,5	515,1	240,7	93,6
Чистая прибыль	752,2	829,3	2857,9	85,8	2254,5	1960,4	2160,4	1984,4	263,8	91,9

Источник: составлено и рассчитано автором²⁰⁰

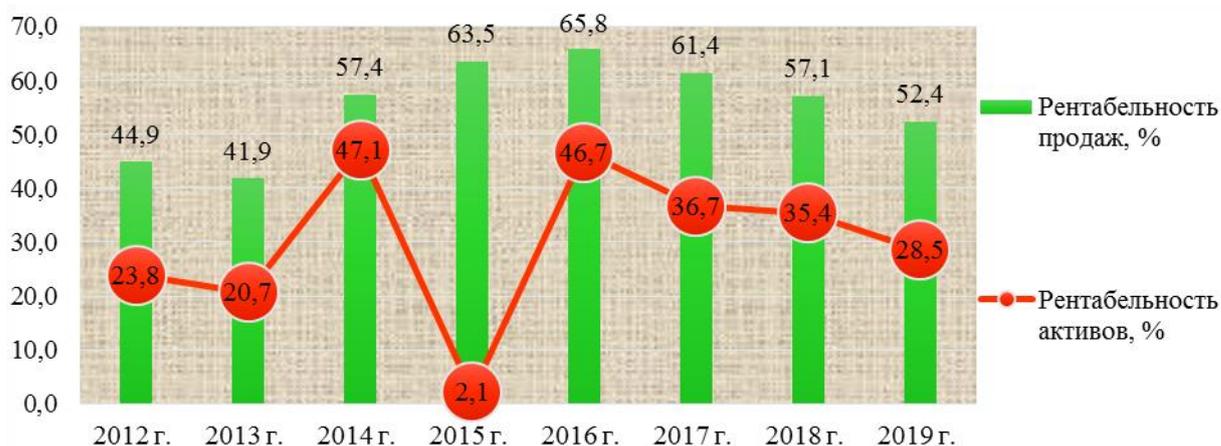


Рисунок 21 – Динамика показателей рентабельности АО «НЛЭ» за 2012-2019 гг., %

Как следует из данных рис. 21, показатели рентабельности продаж АО «НЛЭ» на протяжении всего периода отличались высоким уровнем и в последние шесть лет не опускались ниже 50%, тогда как по итогам 2019 г. от-

²⁰⁰ГОСТ Р 55507-2013. Эксплуатация речных портов. Термины и определения. – М.: Стандартинформ, 2014.

раслевая рентабельность продаж не превысила 3,4%. Рентабельность активов предприятия снижалась с 2017 г., в 2019 г. ее значение составило 28,5%, что выше среднеотраслевого значения (4,8%).

Единичные показатели экономической устойчивости по всем функциональным составляющим предприятия представлены в табл. 20.

Таблица 20 – Расчет единичных показателей экономической устойчивости АО «НЛЭ» за 2012-2019 гг.

Наименование показателей	Год								Темп роста, %	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/ 2012	2019/ 2018
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Производственная устойчивость										
Грузооборот, тыс. т	3726	3624	3804	3555	3492,2	3801	3778,8	3908	104,9	103,4
Коэффициент загрузки портовых мощностей, %	88,7	86,3	90,6	79,0	77,6	84,5	84,0	86,8	97,9	103,4
Операционная прибыль на тонну груза, руб./т	260,57	254,16	500,34	769,64	851,97	662,93	668,49	662,51	254,3	99,1
Чистая прибыль на тонну груза, руб./т	201,88	228,83	751,28	24,14	645,59	515,77	571,70	507,79	251,5	88,8
Фондоотдача	0,69	0,94	1,35	1,70	1,06	0,84	0,84	0,84	121,6	100,9
Производительность труда, тыс. руб./чел.	4090	3952	4166	3924	3800	4118	3802	3769	92,1	99,1
Бизнес-устойчивость										
Доходность производства	2,13	1,92	2,65	3,10	3,35	2,97	2,64	2,34	110,0	88,7
Доходность расходов по обычным видам деятельности	1,82	1,72	2,35	2,74	2,93	2,59	2,33	2,10	115,7	90,1
Доходность совокупных расходов	1,74	1,75	3,46	1,02	2,47	2,46	2,38	1,95	111,9	82,0
Доходность активов	0,72	0,61	0,83	1,32	0,99	0,78	0,77	0,74	102,7	96,2
Норма чистой прибыли, %	34,8	37,7	86,2	2,0	49,9	47,8	48,9	40,2	115,4	82,2
Ресурсно-техническая устойчивость										
Общая ресурсоемкость	0,551	0,581	0,426	0,365	0,342	0,386	0,429	0,476	86,4	111,0
Зарплатоемкость	0,201	0,199	0,151	0,131	0,131	0,153	0,149	0,167	83,4	112,3
Материалоемкость	0,069	0,011	0,010	0,007	0,007	0,007	0,038	0,038	55,4	99,2
Энергоемкость	0,017	0,012	0,012	0,010	0,009	0,010	0,012	0,011	64,3	93,1
Инвестиционная устойчивость										
Портовая мощность, тыс. т	4200	4200	4200	4500	4500	4500	4500	4500	107,1	100,0
Активы на тонну грузооборота, руб./т	847,4	1104,7	1595,5	1129,2	1381,7	1403,9	1616,1	1779,6	210,0	110,1
Период окупаемости ОС, дни	526,0	386,3	269,9	215,0	345,0	433,3	436,4	432,5	82,2	99,1

Окончание таблицы 20

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами, %	69,1	75,5	75,8	73,3	73,0	74,2	78,0	68,6	99,3	88,0
Финансовая устойчивость										
Коэффициент автономии	0,922	0,935	0,923	0,598	0,852	0,902	0,919	0,920	99,8	100,2
Коэффициент обеспеченности СОС	0,721	0,831	0,866	-1,538	0,097	0,451	0,661	0,650	90,1	98,4
Коэффициент текущей ликвидности	7,90	14,06	11,45	0,45	1,50	3,53	5,29	5,36	67,9	101,4
Коэффициент быстрой ликвидности	7,57	13,68	11,34	0,42	1,41	3,35	5,08	4,97	65,7	97,8
Коэффициент абсолютной ликвидности	5,15	11,70	9,94	0,14	0,76	2,20	3,76	3,26	63,2	86,6

Источник: Составлено автором.

Оценим кратко полученные результаты. Производственное развитие АО «НЛЭ» следует признать устойчивым, поскольку грузооборот рос, коэффициент загрузки портовых мощностей большей частью превосходит среднерыночные параметры (в 2019 г. он равен 86,8% при загрузке портов в России 73,2%), отмечается устойчивый рост операционной и чистой прибыли на тонну. В отдельные (кризисные) периоды эти показатели падают под влиянием макроэкономической среды, однако, без существенного экономического ущерба для предприятия. Фондоотдача и производительность труда в динамике не растут, значениям этих показателей использования производственных ресурсов присущ вариативный характер.

Предприятию свойственно устойчивое формирование доходов. Такие показатели бизнес-устойчивости, как доходность производств, доходность расходов по обычным видам деятельности и доходность совокупных расходов ниже единицы не опускаются; в среднем, доходы превосходят расходы вдвое, что обеспечивает высокую норму прибыли, которая в 2019 г. составляет 40,2%. В 2015 г. ее значение равно 2%, однако, это скорее исключение для предприятия, связанное с форс-мажорными обстоятельствами. Единственный отрицательный фактор – низкая доходность активов, она часто ниже единицы, лишь в одном периоде повышается до 1,32 (в 2015 г.). Это озна-

чает слишком большое вовлечение финансовых средств в хозяйственный оборот и, как, следствие – большие расходы.

Следует отметить постепенное повышение ресурсно-технической устойчивости АО «НЛЭ»: за 2012-2019 гг.: общая ресурсоемкость снизилась на 13,6%, зарплатоемкость – на 16,6%, материалоемкость – на 44,6%, энергоемкость – на 35,7%. Однако, первые два показателя в 2019 г. по сравнению с 2018 г. растут вследствие инфляционных процессов.

Инвестиционная устойчивость недостаточна. Портовый оператор почти не развивал материально-техническую базу, поскольку производственная мощность с 2015 г. держится на одном уровне – 4,5 млн. т. На этом фоне рост активов на тонну грузооборота с 847 руб./т в 2012 г. до 1779 руб./т в 2019 г. выглядит сверхнормативным и нерациональным. Из-за точечных небольших вложений в инфраструктуру сроки окупаемости основных средств низкие – 432 дня в 2019 г. Следует отметить высокий удельный вес доли грузов, перегружаемых прогрессивными методами, - 68,6% в 2019 г.

Финансовая устойчивость АО «НЛЭ» высокая, почти все показатели в норме на протяжении 2012-2019 гг. Предприятие располагает собственным капиталом, поскольку коэффициент автономии выше нормы (0,5) и составляет в по итогам 2019 г. 0,92. Также имеются денежные средства и мобильность активов высока: коэффициент текущей ликвидности выше нормы (5,36 в 2019 г. при нормативе 2); коэффициент быстрой ликвидности равен 4,97 при нормативе 1; коэффициент абсолютной ликвидности составляет 3,26 при норме 0,2. Финансовые показатели также выше среднеотраслевого уровня. Единственный негативный фактор – недостаток собственных оборотных средств 2015 г. (коэффициент СОС отрицателен).

Далее перейдем к следующему этапу и рассчитаем динамические индексы устойчивости (см. табл. 21).

На основании рассчитанных динамических индексов составим матрицу динамических индексов экономической устойчивости. При ее составлении руководствуемся следующей динамической оценкой явлений.

Таблица 21 – Расчет динамических индексов экономической устойчивости АО «НЛЭ» за 2012-2019 гг.

Наименование показателей	Период						
	2013/ 2012	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018
Производственная устойчивость							
Грузооборот	0,97	1,05	0,93	0,98	1,09	0,99	1,03
Коэффициент загрузки портовых мощностей	0,97	1,05	0,87	0,98	1,09	0,99	1,03
Операционная прибыль на тонну груза	0,98	1,97	1,54	1,11	0,78	1,01	0,99
Чистая прибыль на тонну груза	1,13	3,28	0,03	26,74	0,80	1,11	0,89
Фондоотдача	1,36	1,43	1,26	0,62	0,80	0,99	1,01
Производительность труда	0,97	1,05	0,94	0,97	1,08	0,92	0,99
Бизнес-устойчивость							
Доходность производства	0,90	1,38	1,17	1,08	0,89	0,89	0,89
Доходность расходов по обычным видам деятельности	0,95	1,37	1,17	1,07	0,89	0,90	0,90
Доходность совокупных расходов	1,00	1,98	0,30	2,41	1,00	0,97	0,82
Доходность активов	0,85	1,36	1,60	0,74	0,79	0,98	0,96
Норма чистой прибыли	1,08	2,29	0,02	25,04	0,96	1,02	0,82
Ресурсно-техническая устойчивость							
Общая ресурсоемкость	1,06	0,73	0,86	0,94	1,13	1,11	1,11
Зарплатоемкость	0,99	0,76	0,86	1,00	1,16	0,98	1,12
Материалоемкость	0,16	0,87	0,75	0,96	0,94	5,86	0,99
Энергоемкость	0,72	0,97	0,81	0,98	1,11	1,12	0,93
Инвестиционная устойчивость							
Портовая мощность	1,00	1,00	1,07	1,00	1,00	1,00	1,00
Активы на тонну грузооборота	1,30	1,44	0,71	1,22	1,02	1,15	1,10
Период окупаемости ОС	0,73	0,70	0,80	1,60	1,26	1,01	0,99
Доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами	1,09	1,00	0,97	1,00	1,02	1,05	0,88
Финансовая устойчивость							
Коэффициент автономии	1,01	0,99	0,65	1,42	1,06	1,02	1,00
Коэффициент обеспеченности СОС	1,15	1,04	-1,78	-0,06	4,66	1,47	0,98
Коэффициент текущей ликвидности	1,78	0,81	0,04	3,31	2,36	1,50	1,01
Коэффициент быстрой ликвидности	1,81	0,83	0,04	3,36	2,37	1,52	0,98
Коэффициент абсолютной ликвидности	2,27	0,85	0,01	5,57	2,89	1,71	0,87

Источник: Составлено автором.

Рост – положительное явление для следующего перечня показателей: коэффициент загрузки портовых мощностей, операционная прибыль на тонну груза, чистая прибыль на тонну груза, фондоотдача, производительность труда, доходность производства, доходность расходов по обычным видам деятельности, доходность совокупных расходов, доходность активов, норма чистой прибыли, портовая мощность, доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами, коэффициент автономии, коэффициент обеспеченности СОС, коэффициент текущей ликвидности, коэффициент быстрой ликвидности, коэффициент абсолютной ликвидности.

Снижение – положительное явление для следующего перечня показателей: общая ресурсоемкость, зарплатоемкость, материалоемкость, энергоемкость, активы на тонну, период окупаемости ОС.

Например, грузооборот АО «НЛЭ» в 2013 г. снизился по сравнению с 2012 г. на 3% (индекс 0,97), поэтому присвоено 0 баллов; в 2014 г. показатель вырос на 5% (индекс 1,05), поэтому присвоено 2 балла и т.д. Если показатель не изменил значение, то присваивался 1 балл. Построенная изложенным образом матрица на основе динамических индексов развития АО «НЛЭ» в 2012-2019 гг. выглядит следующим образом (см. табл. 22).

Таблица 22 – Матрица, составленная на основе динамических индексов экономической устойчивости АО «НЛЭ» за 2012-2019 гг., баллы

Наименование показателей	Период						
	2013/ 2012	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018
Производственная устойчивость							
Грузооборот	0	2	0	0	2	0	2
Коэффициент загрузки портовых мощностей	0	2	0	0	0	0	2
Операционная прибыль на тонну груза	0	2	2	2	0	2	0
Чистая прибыль на тонну груза	2	2	0	2	0	2	0
Фондоотдача	2	2	2	0	0	0	2
Производительность труда	0	2	0	0	2	0	0
Бизнес-устойчивость							
Доходность производства	0	2	2	2	0	0	0
Доходность расходов по обычным видам деятельности	0	2	2	2	0	0	0
Доходность совокупных расходов	1	2	0	2	1	0	0
Доходность активов	0	2	2	0	0	0	0
Норма чистой прибыли	2	2	0	2	0	2	0
Ресурсно-техническая устойчивость							
Общая ресурсоемкость	0	2	2	2	0	0	0
Зарплатоемкость	2	2	2	1	0	2	0
Материалоемкость	2	2	2	2	2	0	2
Энергоемкость	2	2	2	2	0	0	2
Инвестиционная устойчивость							
Портовая мощность	1	1	2	1	1	1	1
Активы на тонну грузооборота	0	0	0	0	0	0	0
Период окупаемости ОС	2	2	2	0	0	0	2
Доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами	2	1	0	1	2	2	0
Финансовая устойчивость							
Коэффициент автономии	2	0	0	2	2	2	1
Коэффициент обеспеченности СОС	2	2	0	0	2	2	0
Коэффициент текущей ликвидности	2	0	0	2	2	2	2
Коэффициент быстрой ликвидности	2	0	0	2	2	2	0
Коэффициент абсолютной ликвидности	2	0	0	2	2	2	0

На основании данных табл. 22, с учетом веса показателей и балльной оценки рассчитаем групповые показатели экономической устойчивости портового оператора. Приведем пример расчётов для периода 2012-2013 гг. Групповой показатель производственной устойчивости составит:

$$J_{np} = 0,236 \cdot 0 + 0,125 \cdot 0 + 0,097 \cdot 0 + 0,153 \cdot 2 + 0,208 \cdot 2 + 0,181 \cdot 0 = 0,722 \text{ балла}$$

Групповой коэффициент бизнес-устойчивости портового оператора:

$$J_{\delta y} = 0,240 \cdot 0 + 0,2 \cdot 0 + 0,160 \cdot 1 + 0,120 \cdot 0 + 0,280 \cdot 2 = 0,720 \text{ балла}$$

Групповой коэффициент ресурсно-технической устойчивости портового оператора для периода 2012-2013 гг.:

$$J_{pmy} = 0,344 \cdot 0 + 0,219 \cdot 2 + 0,15 \cdot 2 + 0,281 \cdot 2 = 1,313 \text{ балла}$$

Групповой коэффициент инвестиционной устойчивости:

$$J_{uy} = 0,219 \cdot 1 + 0,344 \cdot 0 + 0,281 \cdot 2 + 0,156 \cdot 2 = 1,094 \text{ балла}$$

Групповой коэффициент финансовой устойчивости:

$$J_{\phi y} = 0,280 \cdot 2 + 0,12 \cdot 2 + 0,2 \cdot 2 + 0,16 \cdot 2 + 0,24 \cdot 2 = 2,0 \text{ балла}$$

Итоговый интегральный показатель экономической устойчивости портового оператора для периода 2012-2013 гг.:

$$J_{ycm} = 0,722 + 0,720 + 1,313 + 1,094 + 2 = 5,848 \text{ балла}$$

Аналогичным образом рассчитываются показатели устойчивости для остальных периодов (табл. 23).

Как следует из данных таблицы 23, наиболее устойчивым развитие АО «НЛЭ» было в 2014 г. В этот период интегральный показатель экономической устойчивости достигает пика – 7,178 балла при максимальном значении 10 баллов (5 групп показателей по 2 балла). В 2015 г. устойчивость падает из-за слабой динамики производственного развития портового оператора (групповой показатель 0,611 балла) и неустойчивого финансового положения. Затем показатель повышается до 6,176 баллов, и с 2017 г. его динамика носит отрицательную направленность (см. рис. 22).

Таблица 23 – Результирующая таблица экономической устойчивости АО «НЛЭ» за 2012-2019 гг., баллы

Наименование показателей	Вес показателя	Период						
		2013/2012	2014/2013	2015/2014	2016/2015	2017/2016	2018/2017	2019/2018
Производственная устойчивость	1,000	0,722	2,000	0,611	0,500	0,833	0,500	1,139
Грузооборот	0,236	0,000	0,472	0,000	0,000	0,472	0,000	0,472
Коэффициент загрузки портовых мощностей	0,125	0,000	0,250	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
Операционная прибыль на тонну груза	0,097	0,000	0,194	0,194	0,194	0,000	0,194	0,000
Чистая прибыль на тонну груза	0,153	0,306	0,306	0,000	0,306	0,000	0,306	0,000
Фондоотдача	0,208	0,417	0,417	0,417	0,000	0,000	0,000	0,417
Производительность труда	0,181	0,000	0,361	0,000	0,000	0,361	0,000	0,000
Бизнес-устойчивость	1,000	0,720	2,000	1,120	1,760	0,160	0,560	0,000
Доходность производства	0,240	0,000	0,480	0,480	0,480	0,000	0,000	0,000
Доходность расходов по обычным видам деятельности	0,200	0,000	0,400	0,400	0,400	0,000	0,000	0,000
Доходность совокупных расходов	0,160	0,160	0,320	0,000	0,320	0,160	0,000	0,000
Доходность активов	0,120	0,000	0,240	0,240	0,000	0,000	0,000	0,000
Норма чистой прибыли	0,280	0,560	0,560	0,000	0,560	0,000	0,560	0,000
Ресурсно-техническая устойчивость	1,000	1,313	2,000	2,000	1,781	0,313	0,438	0,875
Общая ресурсоемкость	0,344	0,000	0,688	0,688	0,688	0,000	0,000	0,000
Зарплатоемкость	0,219	0,438	0,438	0,438	0,219	0,000	0,438	0,000
Материалоемкость	0,156	0,313	0,313	0,313	0,313	0,313	0,000	0,313
Энергоемкость	0,281	0,563	0,563	0,563	0,563	0,000	0,000	0,563
Инвестиционная устойчивость	1,000	1,094	0,938	1,000	0,375	0,531	0,531	0,781
Портовая мощность	0,219	0,219	0,219	0,438	0,219	0,219	0,219	0,219
Активы на тонну грузооборота	0,344	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Период окупаемости ОС	0,281	0,563	0,563	0,563	0,000	0,000	0,000	0,563
Доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами	0,156	0,313	0,156	0,000	0,156	0,313	0,313	0,000
Финансовая устойчивость	1,000	2,000	0,240	0,000	1,760	2,000	2,000	0,680
Коэффициент автономии	0,280	0,560	0,000	0,000	0,560	0,560	0,560	0,280
Коэффициент обеспеченности СОС	0,120	0,240	0,240	0,000	0,000	0,240	0,240	0,000
Коэффициент текущей ликвидности	0,200	0,400	0,000	0,000	0,400	0,400	0,400	0,400
Коэффициент быстрой ликвидности	0,160	0,320	0,000	0,000	0,320	0,320	0,320	0,000
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,240	0,480	0,000	0,000	0,480	0,480	0,480	0,000
Интегральный показатель экономической устойчивости	-	5,848	7,178	4,731	6,176	3,837	4,029	3,475

Источник: Составлено автором.

Рассматривая групповые показатели, видим, что нарушена устойчивость по следующим параметрам (показатели с нулевым баллом): операционная прибыль на тонну груза, чистая прибыль на тонну груза, доходность производства, доходность расходов по обычным видам деятельности, доходность совокупных расходов, доходность активов, норма чистой прибыли, общая ресурсоемкость, зарплатоемкость, активы на тонну грузооборота, доля

грузов, перегружаемых прогрессивными методами, коэффициент обеспеченности СОС, коэффициент быстрой ликвидности, коэффициент абсолютной ликвидности. На основании негативной динамики перечисленных показателей констатируем, что основными проблемами обеспечения высокой экономической устойчивости АО «НЛЭ» в 2019 г. являлись низкие темпы прироста операционной прибыли; снижение чистой прибыли; отставание темпов роста доходов от темпов роста производственных расходов, расходов по обычным видам деятельности и совокупных расходов, удорожание ресурсов, в том числе трудовых, сверхнормативное вовлечение активов в хозяйственный оборот, снижение собственных оборотных средств и ликвидности из-за сокращения денежных ресурсов. Следовательно, чтобы повысить устойчивость хозяйствующего субъекта, необходимо реализовать меры по устранению и нивелированию указанных проблем.

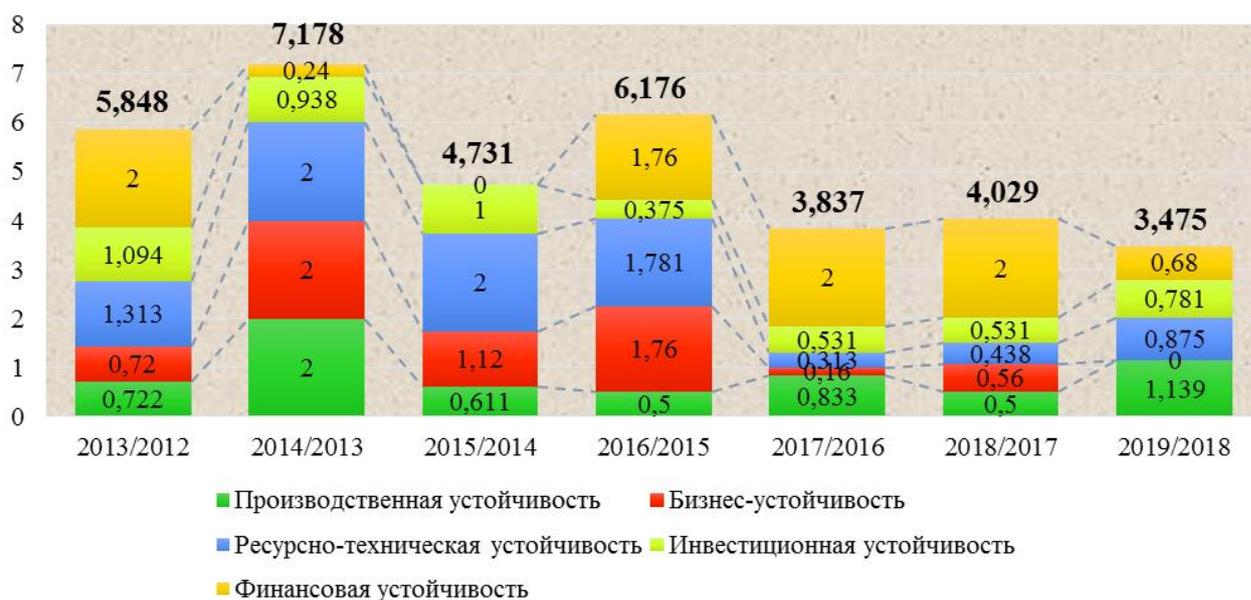


Рисунок 22 – Динамика интегрального показателя экономической устойчивости АО «НЛЭ» за 2012-2019 гг. и его составляющих, баллы

Следует добавить, что диагностика экономической устойчивости должна придерживаться базовых принципов: она должна осуществляться непрерывно; должна быть скоординированной между различными подразделениями; должна быть дифференцирована, то есть соответствовать мерам и

последствиям; должна обеспечиваться подконтрольность со стороны руководства; наконец, обязана присутствовать экономическая целесообразность.

В целях внедрения системы диагностики экономической устойчивости на начальном этапе на генерального и финансового директора, главного бухгалтера и начальника экономического отдела порта должна возлагаться определенная ответственность за разработку критериев достижения экономической устойчивости, отслеживание и прогнозирование факторов, влияющих на возникновение угроз любого типа и разработку мер по их преодолению, а также создание и внедрение комплекса мер по досрочному диагностированию кризисных ситуаций.

В этом смысле предлагаемая система показателей должна стать действенным инструментом управления экономикой портового оператора, то есть дать комплексное представление о его текущем состоянии и эффективности. Анализ показателей поможет определить исходную ситуацию на предприятии, обнаружить сильные и слабые стороны и обосновать направления достижения поставленных стратегических целей.

3.3. Направления обеспечения устойчивого развития портовых операторов РФ

На основании полученных в ходе исследования данных отметим, что в последние годы государство и бизнес делают многое для развития портового сектора России, однако некоторые ключевые проблемы по-прежнему остаются нерешенными. В этой связи актуальными являются предложения по повышению экономической устойчивости отечественных портовых операторов, формируемые на основе матрицы SWOT. С помощью данной матрицы оценивается экономическая устойчивость портовых операторов РФ на основе традиционной методики. SWOT-анализ экономической устойчивости портовых операторов РФ приведен в табл. 24.

Таблица 24 – SWOT-анализ экономической устойчивости портовых операторов Российской Федерации по данным на 2019 год

Внутренняя среда	Внешняя среда
<p>Сильные стороны</p> <p>Достаточные мощности для перевалки широкой номенклатуры грузов. Наличие крупных финансово стабильных холдинговых структур Интерес частных инвесторов Наличие портов с достаточными глубинами и круглогодичной навигацией. Возможность взаимодействия со всеми видами транспорта Сформированные транспортно-логические цепь центров потребления и производства массовых грузов к некоторым портам. Квалифицированная рабочая сила. Поступательное развитие контейнерных перевозок путем создания современных контейнерных терминалов в портах</p>	<p>Возможности</p> <p>Выгодное географическое положение – расположение на пересечении международных транспортных коридоров Значительный транзитный потенциал. Конкурентоспособные тарифы. Развитие транспортных коридоров. Возможность сокращения транспортных расходов и сроков доставки товаров по сравнению с альтернативными маршрутами Создание современных логистических комплексов вблизи портов, транспортных узлов и портов-хабов Примыкание к странам АТР Развитие торгового потенциала России</p>
<p>Слабые стороны</p> <p>Сырьевая направленность российского экспорта и соответствующая специализация портовых операторов Недостаточное техническое обеспечение Устаревание парка оборудования Изношенная инфраструктура и неудовлетворительное техническое состояние портовых сооружений Наличие узких мест на подходах к портам со стороны автомобильных и железных дорог. Отставание в развитии транспортной инфраструктуры (железных и автомобильных дорог) от развития грузовой базы портов Ограниченная пропускная способность припортовых станций, сдерживающая перспективы развития грузовой базы портов Недостаточная скорость обработки некоторых грузовых номенклатур. Низкий уровень инноваций Высокие затраты на энергообеспечение Повышенная капиталоемкость услуг Высокая долговая нагрузка Зависимость портов от заемных средств и недостаток собственных оборотных средств Недостаточно эффективное использование активов</p>	<p>Угрозы</p> <p>Пандемия COVID-19 Санкции против России со стороны ряда европейских государств Международные ограничения по добыче нефти Падение спроса на продукцию топливно-энергетического комплекса Военные конфликты в ряде стран, являющихся потребителями российской продукции Межвидовая ценовая конкуренция со стороны железнодорожного и трубопроводного транспорта Конкуренция со стороны портов Украины и Балтики Низкий процент использования транзитного потенциала. Стабильно низкая степень контейнеризации грузопотоков и низкая доля экспортных грузов, подлежащих контейнеризации. Создание контейнерных терминалов в портах Болгарии, Румынии, Украины Несовершенство законодательства в части морских портов. Сложная экологическая ситуация Высокая стоимость кредитных ресурсов Сложная процедура таможенного оформления грузов в портах</p>

Источник: составлено автором.

По результатам SWOT-анализа портовых операторов РФ можно отметить, что отечественные порты имеют значительное количество сильных сторон, позволяющих расширять грузовую базу, наращивать экспортно-импортные и транзитные грузопотоки и повышать качественный уровень сервисов до международного уровня. Отрасль демонстрирует динамичное развитие, не испытывает дефицита в инвесторах и имеет все необходимые ресурсы для дальнейшего прогрессирования. Но вместе с тем транспортная инфраструктура, морские порты сильно зависят от внешнеэкономической конъюнктуры, от экономической активности внутри страны, от слаженной работы других видов транспорта.

В 2020 г. грузооборот портов РФ упал по сравнению с 2019 г.. При опросе на тему «Каковы причины снижения темпов роста переработки грузов в морских портах России?», основная часть респондентов указала на спад в мировой экономике и на замедление роста производства внутри страны. На вопрос «Какие условия обеспечат достижение поставленных целей?» почти треть опрошенных отметила устранение административных барьеров и дерегулирование, что видно из данных рис. 23.

Причины снижения темпов роста переработки грузов в морских портах России в 2020 г.



Какие условия обеспечат достижение поставленных целей?



Источник: составлено автором ²⁰¹

Рисунок 23 – Результаты опроса участников стивидорного рынка РФ

²⁰¹ Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future

Ориентированность на внешние рынки требует опережающего развития портовой инфраструктуры. Наибольший дефицит мощностей ожидается в сегментах перевалки угля в Балтийском бассейне и зерновых грузов в Азово-Черноморском бассейне. На Дальнем Востоке может возникнуть недостаток перевалочных мощностей в сегментах перевалки угля и грузов в контейнерах. На Балтике, помимо угля, есть вероятность дефицита терминалов по перевалке минеральных удобрений. Однако на ряде грузов и направлений участники рынка указывают на избыток мощностей. Наибольшее число респондентов ожидают профицит в сегменте перевалки контейнеров в Балтийском бассейне. Также отмечается излишек мощностей по перевалке нефти и нефтепродуктов в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах²⁰².

Поэтому для удовлетворения спроса на услуги по перевалке российских экспортно-импортных и международных транзитных грузов в морских портах необходимо: совершенствование технологий перевалки грузов внутри портов и на стыке порта и железной дороги, создание современной инфраструктуры и углубление акваторий; льготное кредитование профильных мощностей, в частности, по перевалке зерновых и масличных грузов в морских портах, что будет способствовать дополнительному привлечению частных инвестиций в отрасль²⁰³; создание единых информационных систем, на отсутствие которых жалуются участники ВЭД, поможет наладить оперативное и прозрачное взаимодействие между импортёрами, стивидорами и таможенными органами, повысить эффективность использования имеющихся мощностей; строительство железнодорожной и портовой инфраструктуры.

Еще одним решением инфраструктурных проблем может быть развитие малых портов Азовского моря, которые имеют ряд преимуществ перед ограниченными в развитии терминалами Новороссийска и Туапсе: много стивидоров, наличие конкурентной среды; железнодорожные расстояния часто короче, чем до глубоководных портов; наличие свободных площадок для

²⁰² Лепехина Ю.А. Перспективные направления роста грузооборота стивидорной компании // Экономика устойчивого развития. 2019. № 2 (38). С. 220-226.

²⁰³Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future

строительства; относительно невысокие затраты на строительство; возможность получения гарантированного доступа к мощностям, строительство собственных терминалов. Кроме того, «Астон» уже эксплуатирует в Азовских портах сухогрузы нового проекта по 8000 тонн дедвейта ²⁰⁴.

Одновременно необходима реализация мер по обеспечению загрузки вводимых мощностей: переключение экспортно-импортных грузов с сопредельных стран – портов Украины, Балтики и др.; увеличение объемов контейнеризации грузов; перепрофилирование портов на перспективные грузопотоки и развитие грузовой базы; развитие речных транспортных коридоров.

Одним из основных драйверов развития портов для увеличения экспорта в структуре грузооборота является освоение новой грузовой базы. Пример - порт Тикси, грузооборот которого превысил 300 тыс. т. Традиционно он переваливал нефтепродукты, уголь, строительные материалы и продовольствие для местных жителей. Сейчас возникла необходимость расширения его границ – компания «Роснефть» получила большие участки под геологоразведку на шельфе в прибрежной зоне Якутии, новые мощности понадобятся под будущее освоение месторождений углеводородов. Другая возможность - диверсификация грузопотоков. Пример - порт Архангельск, экспортный потенциал которого может быть увеличен, в частности, путем переориентации грузовых потоков предприятий лесоперерабатывающего комплекса и регионов, не имеющих выхода к морю. Порт Архангельск в состоянии наладить контейнеризацию продукции ЛПК и вернуть потерянные экспортные грузы ²⁰⁵.

Чтобы расширить экспорт грузов через порты АЧБ (Азов, Ростов-на-Дону), нужны речные транспортные коридоры. Для аграрных грузов есть два узких места на водных артериях: Багаевский гидроузел на Дону и Нижегородский на Волге. Мелководье не дает проходить судам с полной загрузкой, а модернизация участков идет недостаточно быстро.

²⁰⁴Садыков Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2021. №1(65). – С. 19.

²⁰⁵Бабурина О.Н., Кузнецова Г.В. Перспективы цифровизации международных морских перевозок // Морские интеллектуальные технологии. 2020. №4-4(50). – С. 67-72.

Система мер по обеспечению устойчивого развития портовых операторов РФ приведена на рис. 24.



Источник: составлено автором.

Рисунок 24 – Система мер по обеспечению устойчивого развития портовых операторов РФ

Если говорить об ограничениях в использовании транзитного потенциала портов РФ, то узким местом здесь является недостаточность смежной транспортной инфраструктуры. Ключевым в развитии грузооборота портов в данном направлении будет появление новых транспортных коридоров, в частности, транзитного коридора «Север — Восток», который будет связан прежде всего с развитием портовой инфраструктуры Арктического бассейна,

который сейчас активно развивается при поддержке государства²⁰⁶. Транзитный потенциал есть у Новороссийска. Объем грузоперевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг» будет увеличиваться, а Новороссийск на данном маршруте является одним из ключевых портов²⁰⁷.

Наращивание портовых мощностей имеет большое значение и в контексте развития транзитного потенциала страны.

Экспортные перевозки российских железных дорог тяготеют к морским портам РФ, а морские порты, в свою очередь, являются ключевым элементом в развитии железных дорог. По итогам текущего года заметно, что загрузка портов неравномерная, поэтому наращивание объемов выгрузки в портах связано, прежде всего, с синхронизацией развития портовой, железнодорожной, автодорожной инфраструктур, строительство ближних и дальних подходов к портам.

По мнению экспертов, более эффективны специализированные порты, которые показывают лучшие результаты по обороту вагонов. Необходима синхронизация планов по развитию морской портовой инфраструктуры с планами по развитию железнодорожных подходов, оптимизация использования портовой и железнодорожной инфраструктуры, а также развитие терминально-складских и транспортно-логистических услуг²⁰⁸.

ОАО «РЖД» много усилий прилагает для повышения технологической эффективности, прежде всего за счет развития информационного взаимодействия, информирования о прохождении груза грузоотправителей и владельцев портов. Так, Северо-Кавказская железная дорога представила широкий спектр сервисов, среди которых – контейнерные перевозки, перевалка зерна из автотранспорта в вагоны на территории грузовых дворов, а также целый ряд сервисов, направленных на сокращение сроков доставки грузов. Была также презентована услуга «Ночной экспресс», суть которой заключается в

²⁰⁶Кобзева Т.Я. Современный взгляд на внешнеэкономическую деятельность российских морских портов

²⁰⁷Никифоров В.Г., Филатова Е.В. Взаимодействие субъектов транспортного пространства как условие повышения качества портовых услуг // Транспортное дело России, №3. – М.: Редакция газеты «Морские вести России», 2017. – С. 94-96.

²⁰⁸Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future

том, что сокращается время в пути благодаря отсутствию движения пригородных поездов в ночное время, а также за счет прямого следования вагонов без отцепки от состава на станциях. «Ночной экспресс» прибывает на станцию назначения в утренние часы, что удобно с точки зрения технологического цикла, так как предприятия могут точнее планировать и оптимизировать использование своих ресурсов.²⁰⁹ Эти методы целесообразно постепенно внедрять в практику работы отдельных портов и припортовых станций.

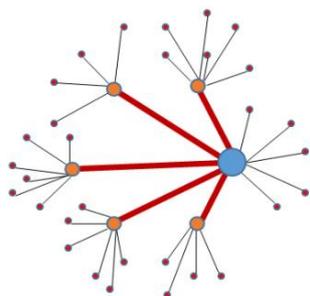
Развитие инфраструктуры морских портов и превращение их в современные логистические хабы позволит обеспечить включение страны в формирующиеся глобальные транспортные сети, а также сократить долю перевалки грузов в портах сопредельных государств. Значительная часть импортеров отдает предпочтение прибалтийским маршрутам, поскольку там широко развита так называемая логистика добавленной стоимости. Речь идет о дополнительных операциях с грузом – перекомплектация партий, изменение транспортных документов, дешевое хранение или наклейка акцизных марок. Порты-хабы позволяют проводить все виды перечисленных операций в оперативном режиме.

Под портом-хабом понимают узловой портовый комплекс, в операционной деятельности которого превалирует операция траншшипмента грузов. Исследователи выделяют три формы траншшипмента:

1. «Хаб-энд-спок» (hub&spoke). Целью порта хаба является обеспечение связи между фидерными и океанскими судами, связь региональных и глобальных транспортных сетей. Порт выступает как место консолидации грузовых потоков за счет своего центрального (наиболее доступного) места в регионе. Грузоподъемность океанских и фидерных судов значительно отличается, так как фидерные суда обслуживают относительно небольшие грузовые партии и используются для перевозок по морю (см. рис. 25).

²⁰⁹Никифоров В.Г., Филатова Е.В. Взаимодействие субъектов транспортного пространства как условие повышения качества портовых услуг // Транспортное дело России, №3. – М.: Редакция газеты «Морские вести России», 2017. – С. 94-96.

Модель «хаб-энд-спок»



Источник: Составлено автором.

Рисунок 25 – Хаб-энд-спок (hub&spoke)

2. «Промежуточное звено» (interlining). При данной форме траншпипмента порт-хаб выступает как место возможной перевалки груза при длинных морских маршрутах. Грузоподъемность судов перевалки примерно одинаковая (см. рис. 26).



Источник: Составлено автором.

Рисунок 26 – Промежуточное звено (interlining)

3. «Пересечение» (relay). Порт-хаб формируется на месте пересечения нескольких длинных морских маршрутов линейных перевозчиков. Грузоподъемность судов перевалки примерно одинаковая (см. рис. 27).



Источник: Составлено автором.

Рисунок 27 – Пересечение (relay)²¹⁰

Мультимодальные хабы наиболее применимы при организации контейнерных перевозок и должны объединять не менее трех видов транспорта. Базой для них должны стать крупные морские порты РФ. Мультимодальные хабы должны отличаться от существующих транспортных центров в первую очередь масштабом – мощность их переработки должна быть выше, а функционал должен включать современные технологии ускоренной сортировки и перегрузки контейнеров между видами транспорта и различными направлениям железнодорожных перевозок. Следует сконцентрировать в узловых хабах все виды государственных услуг в этой сфере – например, таможенный, фитосанитарный, ветеринарный контроль, возможно, организовать склады временного хранения.

Синхронизация портовой и железнодорожной инфраструктуры, предусмотренная принятыми правительством РФ «дорожными картами» развития морских портов России и подходов к ним, будет этому способствовать.

В последнее время меняются размеры судов, они становятся все крупнее и маневреннее. Россия располагает глубоководными морскими терминалами, однако, развитие существующих мощностей ограничивается рядом

²¹⁰ Анисимов Ю.П. Экономическая устойчивость предприятия в условиях активной инновационной деятельности // Эконо-минфо. 2017. № 1-2. – С. 50-53.

факторов. В качестве примера приведем ситуацию по крупнейшим глубоководным зерновым терминалам страны (см. табл. 25).

Таблица 25 – Факторы, ограничивающие развитие существующих мощностей зерновых терминалов РФ ²¹¹

Порт	Стивидор	Крупнейшие акционеры	Грузооборот в 2018/2019 г, млн. т	Планы прироста мощностей, млн. т	Факторы, влияющие на развитие существующих мощностей
Новороссийск	ПАО «НКХП»	ОЗК – 51%, Деметра Холдинг – 35%	6,38 / 3,93	6,7 → 15,0	Ограниченность территории, исчерпание пропускной способности авто- и ж/д подходов, сложная структура собственности и пользования (причалы в аренде НМТП)
Новороссийск	ООО «НЗТ»	Деметра Холдинг – 100%	6,3 / 1,3	6,7 → 10,0	
Новороссийск	АО «КСК»	ГК Дело - 75%, Cargill - 25%	4,8 / 3,6	4,5 → 7,1	Высокая долговая нагрузка
Тамань	ООО «ЗТКТ»	Glencore – 50%, Деметра Холдинг – 50%	4,0 / 2,2	4,0 → н/д	Доля украинского трейдера Kernel выкуплена ВТБ, что создает возможности для развития, требуется создание ж/д подходов
Туапсе	АО «ТЗТ»	UCL Port – 100%	1,97 / 1,80	2,0 → 3,0	Ограничения по пропускной способности железной дороги

Источник: Составлено автором.

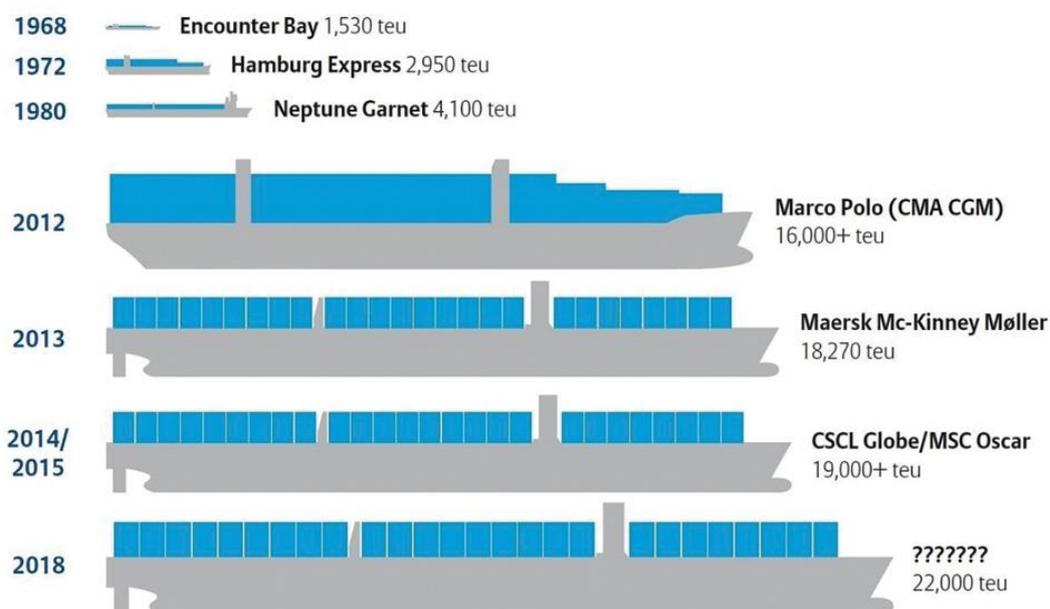
В числе сдерживающих факторов: ограниченность портовых территорий, исчерпание и всевозможные ограничения пропускной способности автомобильных и железнодорожных подходов, сложная структура собственности и пользования, высокая долговая нагрузка.

Аналогичная ситуация наблюдается и по крупнейшим нефтеналивным терминалам. Отмечается также острая нехватка глубоководных причалов для перевалки контейнеров. Единственный глубоководный контейнерный причал на юге России – это причал № 38 на территории контейнерного терминала «НУТЭП» в Новороссийске. В большинстве своем отечественные порты

²¹¹ Садыков, Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2021. №1(65). – С. 19.

принимают суда вместимостью 2500-5000 тыс. TEU, в то время как сейчас их вместимость достигает 22000 тыс. TEU (см. рис. 28).

С 1968 года вместимость контейнеровозов выросла на 1200%



Источник: Составлено автором.

Рисунок 28 – Современные габариты судов-контейнеровозов ²¹²

Недостаточные глубины в акваториях российских портов снижают их конкурентоспособность, так как не позволяют обрабатывать современные крупнотоннажные суда. Российские порты должны соответствовать растущим размерам судов и давать возможность зайти большим судам и обеспечить максимально быструю погрузку и выгрузку. Поэтому необходима модернизация причалов, проведение дноуглубительных работ, а также данное обстоятельство необходимо учитывать при строительстве новых портов и при реконструкции уже имеющихся причалов и подводных гидротехнических сооружений – акваторий и подходных каналов. Например, порт Сабетта принимает газовозы типа Christophe de Margerie, не имеющие равных в мире по своим характеристикам (длина судов – 299 м, ширина – 50 м, осадка – 13 м) ²¹³.

²¹² Садыков Э.А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна // Транспортное дело России. 2021. №1. – С. 5-11

²¹³ Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка результативности использования бюджетных ассигнований, направленных на реализацию инвестиционных проектов, и иных мер, принимаемых в целях увеличения производственных мощностей морских портов в 2016-2018 годах и истекшем периоде 2019 года»

Базовым принципом привлечения внебюджетных инвестиций является разделение инвестиционных проектов на две составляющие – строительство объектов инфраструктуры портов (причалы, складские площади, производственные здания и др.), осуществляемое за счет средств частных инвесторов, и создание объектов государственной собственности (акватории, каналы и др.), финансируемое за счет средств федерального бюджета ²¹⁴.

Одним из средств обновления портовой инфраструктуры и формирования источников финансирования строительства объектов федеральной собственности должен стать инвестиционный портовый сбор. Его планируется взимать с грузовых судов заграничного плавания в 13 морских портах страны: Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Мурманск, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Восточный, Находка, Ванино, Де-Кастри и Пригородное. Предположительно, он не станет чрезмерной финансовой нагрузкой на операторов судов и судовладельцев и не превысит аналогичных ставок в европейских портах ²¹⁵. Однако, данная инициатива может снизить конкурентоспособность отечественных портов и их привлекательность для иностранных судовладельцев.

Необходима также корректировка железнодорожных тарифов, способствующая развитию грузопотоков в направлении недозагруженных портовых мощностей. Например, в Калининграде расположен единственный специализированный российский порт на Балтике, через который осуществляется экспорт зерновых. Из-за высоких железнодорожных транзитных тарифов порт испытывает определенные сложности с загрузкой, поэтому существенный объем грузов идет через прибалтийские порты. Для того чтобы заместить

²¹⁴ Постановление Правительства РФ от 27 декабря 2019 г. N 1923 "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации, касающиеся государственного регулирования цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в портах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей"

²¹⁵ Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка ре-зультативности использования бюджетных ассигнований, направленных на реализацию инвестиционных проектов, и иных мер, принимаемых в целях увеличения производственных мощностей морских портов в 2016-2018 годах и истекшем периоде 2019 года»

этот объем, запланированы несколько проектов на территории Ленинградской области мощностью порядка 10 млн тонн ²¹⁶ [113].

В настоящее время не сформирована современная нормативно-правовая база, направленная на развитие морских портов. Остается нерешенным вопрос отмены госрегулирования цен на работы и услуги морских портов (перевалка грузов, услуги буксиров), несмотря на наличие конкурентной среды в портовой сфере – внутрипортовой, бассейновой, межбассейновой. Требуется внесение изменений в Водный кодекс РФ по снятию ограничений на размещение складов с минеральными удобрениями в пределах морских портов; внесение дополнений в Налоговый кодекс о введении льготного налогообложения при осуществлении частных инвестиций в строительство и содержание объектов пунктов пропуска через государственную границу. Необходимо пересмотр устаревшей нормативной документации, предусматривающей проектирование, строительство, эксплуатацию объектов портовой инфраструктуры, согласование типовой формы договора по взаимодействию между оператором порта и владельцем инфраструктуры.

Решением экологических проблем портов может быть переход портового флота на СПГ- экологичный и экономичный вид топлива, строительство новых и ввод в эксплуатацию буксиров, работающих на сжиженном газе ²¹⁷.

Необходимо также устойчивое инновационное развитие портов. Для решения данной задачи необходимо эффективное и повсеместное применение инноваций и новых технологий, что предполагает создание условий притока инвестиционного капитала в отрасль. Зарубежные морские порты идут по пути внедрения цифровых технологий (см. табл. 26).

²¹⁶Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future

²¹⁷Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка ре-зультативности использования бюджетных ассигнований, направленных на реализацию инвестиционных проектов, и иных мер, принимаемых в целях увеличения производственных мощностей морских портов в 2016-2018 годах и истекшем периоде 2019 года»

Таблица 26 – Примеры применения цифровых решений зарубежными морскими портами ²¹⁸

«Порт	Используемые технологии
Циндао	Полностью автоматизированный контейнерный терминал. Управляется лазерными сканерами и системами позиционирования контейнеров для точного закрепления и переноса их на грузовики без водителя. Также внедрены: автоматизированное планирование оборудования, автоматическая швартовка судов, полностью автоматизированная доставка контейнеров, беспилотная интеллектуальная система ворот и др.
Монреаль	Web-приложение Trucking Portal, разработанное с целью сокращения уровня загрязнения и увеличения продуктивности. Приложение позволяет оптимизировать маршруты грузовиков, сокращая пробки на въездах/выездах в терминалы
Роттердам	IoT-датчики, технология дополненного интеллекта и интеллектуальные данные: о погоде для оценки доступности причалов; для отработки различных сценариев работы; для координации трафика приходящих / уходящих судов и управления действиями портовых команд. Имеется научно-исследовательский центр Rotterdam Additive Manufacturing LAB, считающийся первой в мире полевой лабораторией 3D-печати, обеспечивающий широкий ассортимент сертифицированных металлических запчастей для судов
Тилбери	Интегрированное мобильное приложение для системы бронирования транспортных средств, специально разработанное для перевозчиков терминала, позволяющее перевозчикам совершать заказы и проверять состояние контейнеров удаленно, со смартфонов
Лонг-Бич	Полностью автоматизированный терминал. Имеет мегакраны с огромной грузоподъемностью и способностью обрабатывать несколько контейнеров одновременно, обслуживая мегасуда; автоматические порталные тележки; автоматические штабелирующие краны с полностью автоматическим опусканием и подъемом контейнеров на шасси и возможностью удаленного управления из централизованного диспетчерского пункта; автоматизированные интермодальные станционные краны, обслуживающие поезда на железнодорожной станции
Гамбург	Система навигации в режиме реального времени, позволяющая участникам пользоваться персонализированной навигацией, владея информацией о дорожной ситуации в порту, инфраструктуре, закрытии подвижных мостов и др. Система «интеллектуальный железнодорожный пункт», позволяющая за счет установки датчиков анализировать наиболее загруженные точки на портовой железной дороге. Датчики позволяют анализировать различные данные, предоставляя информацию о состоянии и износе основных рабочих перекрестков, что в свою очередь позволяет избегать возможных простоев

Источник: Составлено автором»²¹⁹.

Учитывая изложенное ранее, отметим, что важнейшим вопросом в процессах глобализации производства является внедрение в морских портах цифрового управления ²²⁰.

²¹⁸Щербанин Ю.А. Экспортные грузопотоки через морские порты России: нефтегазы – некоторые соображения // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. №4. – С. 18-36.

²¹⁹ Цифровизация морских портов - Морские вести России // <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/85857/>

Перспективой развития морских портов России называют движение в сторону создания «умных портов» на основе применения различных цифровых технологий (интернет вещей, искусственный интеллект, 3D-печать запасных частей, виртуальная и дополненная реальность, цифровые близнецы, технологии ведения распределенных реестров учета и удостоверения прав, технологии самоисполняемых кодов выполнения обязательств, дроны и др.), что позволит создать абсолютно новую логистику. При этом должны учитываться вопросы, связанные с цифровым взаимодействием морских портов с другими субъектами транспортного пространства ²²¹.

Реализация перечисленных мер, формирование необходимой базы для устойчивой работы российских портов позволит не только повысить экономические показатели работы стивидорных компаний, решить накопившиеся у них производственные, экономические, экологические, социальные и иные проблемы, но и усилить транспортную и морскую безопасность России, повысив тем самым привлекательность и конкурентоспособность морских портов страны для внутри- и внешнеэкономических партнёров ²²².

Разработанная авторская методика экономической устойчивости, основанная на интегральной критерии оценки, может стать эффективным инструментом управления портовым оператором. Предлагаемая методика позволяет отследить угрозы, влияющие на экономическую устойчивость и принять своевременные меры по их преодолению, создает информационную основу для принятия управленческих решений и разработки стратегических планов развития стивидорной компании.

²²⁰Марченко Н.С. Особенности диагностики уровня экономической безопасности морских портов // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2018. Т. 7. а № 2(23). – С.229-233.

²²¹Щербанин Ю.А. Экспортные грузопотоки через морские порты России: нефтегрузы – некоторые соображения // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. №4. – С. 18-36.

²²² Марченко Н.С., Конвисарова Е.В. Особенности диагностики уровня экономической безопасности морских портов // АНИ: экономика и управление. 2018. №2 (23). С.229-233.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Многотрактуемость и сложность определения категории «устойчивое развитие» заключается в том, что она состоит из двух взаимоисключающих слов: развитие как динамика и устойчивость как постоянство. Устойчивое развитие предприятия – это непрерывное изменение системы, которое приводит к новому состоянию, обеспечивающему достижение ее ключевых показателей деятельности. Формирование механизмов и обоснование инструментов обеспечения устойчивого экономического развития предприятия основывается на результатах оценки уровня его экономической устойчивости, однако, разработанные на сегодняшний день подходы позволяют дать лишь статическую оценку деятельности предприятия, и не учитывают динамики его развития, а также не лишены субъективности.

Очевидно, что система диагностики экономической устойчивости хозяйствующих субъектов должна строиться в индивидуальном порядке для отдельно взятой отрасли с учетом воздействующих на нее факторов.

Проблемы обеспечения устойчивого функционирования российских портовых операторов связаны с отраслевой особенностью продукции морского транспорта, сложностью получения информации и высокой степенью влияния факторов внешней среды и весьма актуальны, поскольку в последние годы мировая экономика регулярно сталкивалась с большим числом рисков, что, в свою очередь влияло на формирование грузопотоков и показатели работы портов.

Причинно-следственная связь между проблемами производственной и экономической устойчивости портовых операторов РФ подтверждена проведенным исследованием: проблемы производственной устойчивости отечественных портов являются следствием проблем, исторически накопившихся в национальной портовой отрасли; в свою очередь, они влекут за собой проблемы экономической устойчивости отдельных портовых операторов. Поэтому очень важно использовать современный инструментарий управления экономической устойчивостью отдельных хозяйствующих субъектов.

В современных условиях глобальной нестабильности факторов внешней среды требуется системно-динамический и интегрированный подход к оценке экономической устойчивости портового оператора. С нашей точки зрения, методика оценки экономической устойчивости портового оператора должна основываться на учете динамики развития предприятия по его ключевым направлениям деятельности и обеспечении сбалансированности показателей по всем функциональным составляющим экономической устойчивости.

Применительно к портовому оператору предлагаем выделить следующие функциональные компоненты экономической устойчивости портового оператора: производственная, бизнес устойчивость (устойчивость формирования доходов), ресурсно-техническая, инвестиционная и финансовая устойчивость.

Алгоритм комплексной оценки экономической устойчивости портового оператора представлен нами в виде следующей последовательности: 1) выбор и обоснование системы показателей для оценки каждой функциональной составляющей экономической устойчивости портового терминала; 2) расчет единичных показателей экономической устойчивости по каждой функциональной составляющей экономической устойчивости; 3) расчет относительных показателей экономической устойчивости по каждой функциональной составляющей экономической устойчивости; 4) расчет групповых показателей экономической устойчивости по выбранным функциональным составляющим экономической устойчивости; 5) расчет интегрального показателя экономической устойчивости портового оператора.

В соответствии с выделенными пятью группами функциональных составляющих экономической устойчивости предлагается анализировать пять групп единичных показателей. Система рекомендуемых к расчету единичных показателей экономической устойчивости насчитывает 24 различных показателя. Часть из них относится к общепринятым, соответствующим универсальной теории финансово-экономического анализа (например, фондоотдача,

коэффициент автономии и др.), но наряду с ними предлагаем использовать специфические показатели, в частности, грузооборот, коэффициент загрузки портовых мощностей, операционная и чистая прибыль в расчете на тонну груза, активы в расчете на тонну груза.

На этапе расчета динамических индексов выполняются две операции: первая – непосредственно расчет динамических индексов, вторая – их перевод в относительные величины единичных показателей экономической устойчивости. Динамические индексы характеризуют динамику единичных показателей экономической устойчивости. Их расчет проводится по традиционной формуле, отражающей темп экономического роста. Поскольку все рассчитываемые показатели различаются по своей экономической сущности и природе, для перевода в относительные величины единичных показателей используем балльный метод на основе экспертных оценок. Шкала присвоения баллов выглядит следующим образом: 2 балла – показатель в динамике улучшил значение; 1 балл – показатель в динамике не изменился; 0 баллов – показатель в динамике ухудшил значение.

Для расчета групповых показателей экономической устойчивости портового оператора предложено использовать метод сумм. Достоинства данного метода – использование весовых коэффициентов позволяет повысить точность интегральной оценки. Согласно данному методу, групповой (как и итоговый интегральный) показатель определяется суммированием значений показателей, умноженных на их весовые коэффициенты. При этом используются нормированные значения весов, сумма которых должна быть равна единице. Показатели значимости (веса) были определены одним из экспертных методов – методом парных сравнений.

С учетом рассчитанных весовых коэффициентов были получены формулы для расчета пяти групповых показателей экономической устойчивости, в частности, групповой коэффициент производственной устойчивости, групповой коэффициент бизнес-устойчивости, групповой коэффициент ресурсно-технической устойчивости, групповой коэффициент инвестиционной устой-

чивости и групповой коэффициент финансовой устойчивости. Итоговый интегральный показатель экономической устойчивости портового оператора определяется суммарной величиной перечисленных составляющих. При этом предполагается, что все направления деятельности портового оператора равнозначны для сбалансированного устойчивого развития, поэтому весовые коэффициенты принимаются равными единице.

Практическое применение методики оценки экономической устойчивости было рассмотрено на примере портового оператора АО «НЛЭ». В настоящее время АО «НЛЭ» - крупный универсальный порт, перегрузочные мощности которого условно разделены на два специализированных терминала: контейнерный и лесной. Результаты производственной и финансово-экономической деятельности предприятия стабильны.

На основании данных предприятия были рассчитаны динамические индексы устойчивости и построена матрица динамических индексов. При ее составлении руководствуемся следующим правилом динамической оценки. Рост – положительное явление для следующего перечня показателей: коэффициент загрузки портовых мощностей, операционная прибыль на тонну груза, чистая прибыль на тонну груза, фондоотдача, производительность труда, доходность производства, доходность расходов по обычным видам деятельности, доходность совокупных расходов, доходность активов, норма чистой прибыли, портовая мощность, доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами, коэффициент автономии, коэффициент обеспеченности СОС, коэффициент текущей ликвидности, коэффициент быстрой ликвидности, коэффициент абсолютной ликвидности. Снижение – положительное явление для таких показателей как: общая ресурсоемкость, зарплатоемкость, материалоемкость, энергоемкость, активы на тонну, период окупаемости ОС.

Расчеты интегрального показателя экономической устойчивости и его составляющих показали, что наиболее устойчивым развитие АО «НЛЭ» было в 2014 г., когда показатель экономической устойчивости достиг пика – 7,178 балла. Этому способствуют высокие значения групповых индексов произ-

водственной устойчивости, бизнес-устойчивости, ресурсно-технической устойчивости, достигающие 2 баллов. В 2015 г. устойчивость падает из-за слабой динамики производственного развития портового оператора (групповой показатель 0,611 балла) и неустойчивого финансового положения (нулевое значение группового показателя финансовой устойчивости). Затем показатель повышается до 6,176 баллов, и с 2017 г. его динамика носит отрицательную направленность.

Самое низкое значение интегрального показателя экономической устойчивости достигнуто в 2019 г. – 3,475 балла, в этом периоде экономическое развитие было крайне неустойчивым. Рассматривая групповые показатели, видим, что нарушена устойчивость по следующим параметрам (показатели с нулевым баллом): операционная прибыль на тонну груза, чистая прибыль на тонну груза, доходность производства, доходность расходов по обычным видам деятельности, доходность совокупных расходов, доходность активов, норма чистой прибыли, общая ресурсоемкость, зарплатоемкость, активы на тонну грузооборота, доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами, коэффициент обеспеченности СОС, коэффициент быстрой ликвидности, коэффициент абсолютной ликвидности.

Следовательно, чтобы повысить устойчивость хозяйствующего субъекта, необходимо реализовать меры по устранению и нивелированию указанных проблем. На макроуровне должны быть реализованы такие меры, как синхронизация использования портовой и железнодорожной инфраструктуры, корректировка железнодорожных тарифов, совершенствование нормативно-правового регулирования, льготное кредитование профильных мощностей, строительство наземной железнодорожной и портовой инфраструктуры, обеспечение экологической безопасности в портах. На микроуровне должен быть реализован комплекс взаимосвязанных и взаимообусловленных мер по развитию портовой инфраструктуры и обеспечению загрузки вводимых портовых мощностей.

Таким образом, разработанная авторская методика экономической устойчивости портового оператора, основанная на интегральном критерии оценки, может стать эффективным инструментом управления хозяйственной деятельностью портового оператора. Динамика рассчитанных групповых коэффициентов устойчивости по различным функциональным составляющим деятельности хозяйствующего субъекта позволит сделать выводы о характере его развития за рассматриваемый период.

Предлагаемая методика дает комплексное представление о текущем состоянии и динамике эффективности хозяйственной деятельности, позволяет отследить угрозы, влияющие на экономическую устойчивость и принять своевременные меры по их преодолению, создает информационную основу для принятия управленческих решений и разработки стратегических планов функционирования морского портового оператора.

ПЕРЕЧЕНЬ ПРИНЯТЫХ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ

TEU – Twenty-foot Equivalent Unit (англ.), единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером

АО – акционерное общество

АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион

АЧБ – Азово-Черноморский бассейн

ВЭД – внешнеэкономическая деятельность

ЕМП – Ейский морской порт

ЗТКТ – Зерновой терминальный комплекс Тамань

НЗТ – Новороссийский зерновой терминал

НКХП – Новороссийский комбинат хлебопродуктов

НЛЭ – Новорослесэкспорт

НМТ – Новороссийский мазутный терминал

НМТП – Новороссийский морской торговый порт

НСРЗ – Новороссийский судоремонтный завод

НТП – научно-технический прогресс

ОКВЭД – Общероссийский классификатор видов экономической деятельности

ООО – общество с ограниченной ответственностью

ОС – основные средства

ПАО – публичное акционерное общество

ПРР – погрузочно-разгрузочные работы

РФ – Российская Федерация

СНГ – Содружество независимых государств

СОС – собственные оборотные средства

США – Соединенные штаты Америки

ТЗТ – Таманский зерновой терминал

ЭУ – экономическая устойчивость

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Аблаев, И.М. Финансовая устойчивость предприятия и критерии ее оценки / И.М. Аблаев, Л.Ф. Миннебаева // Казанский экономический вестник. 2017. №2(28). – С. 40-46.
2. Абрамов, А. Е. Компании с государственным участием на российском рынке: структура собственности и роль в экономике / А.Е. Абрамов, А.Д. Радыгин, М.И. Чернова // Вопросы экономики. 2016. № 12. – С. 61-87.
3. Абрамов, А.Е. Мировые финансовые рынки в 2020 г.: предварительные итоги / А.Е. Абрамов, А.Г. Косырев, А.Д. Радыгин, М. И. Чернова // Экономическое развитие России. 2021. Т. 28. № 1. – С. 11-15.
4. Аверина, О.И. Анализ и оценка устойчивого развития предприятия / О.И. Аверина // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2016. №3. – С. 10-19.
5. Адно, Ю.Л. Россия и мир: 2019. экономика и внешняя политика / Адно Ю.Л., Афонцев С.А., Богаевская О.В., Володин А.Г., Вода К.Р., Гронский А.Д., Давыдов О.В., Журавлева В.Ю., Загорский А.В., Звягельская И.Д., Игнатьев С.В., Кобринская И.Я., Кожанов Н.А., Кудинова О.Н., Кузьмина Е.М., Кузнецов А.В., Леонтьева Е.Л., Ломанов А.В., Лукашин Ю.П., Луконин С.А. и др. // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63. №5. С. 109-134.
6. Адно, Ю.Л. Россия и мир: 2021. Экономика и внешняя политика: Ежегодный прогноз / А.А. Дынкин, А.В. Авилова, Ю.Л. Адно [и др.]; Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, Фонд перспективных исследований и инициатив. – Москва: Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук, 2020. – 154 с.
7. Акунец, Е.И. Конкурентоспособность стивидорных компаний в портовой отрасли / Е.И. Акунец // Системный анализ и логистика. 2021. № 1 (27). С. 79-84.
8. Андриевская, В.А. Оценка проектного потенциала стивидорной компании / Андриевская В.А., Павловская Л.А. // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. 2014. Т. 4. № 3 (70). С. 49-54.
9. Андронова, И.В. Страновые особенности формирования национальных инновационных систем (НИС) в условиях нарастания неопределен-

ности мировой экономики (на примере КНР, республики Корея, ЮАР, России) / Гусаков Н.П., Андропова И.В., Пинчук В.Н., Белова И.Н., Бокачева Э.С., Колотырина Е.А., Решетникова М.С., Белов Ф.Д. // Под общей редакцией Н.П. Гусакова. Москва, 2019.

10. Анисимов, Ю.П. Экономическая устойчивость предприятия в условиях активной инновационной деятельности / Ю.П. Анисимов, А.В. Булгакова // Экономинфо. 2017. № 1-2. – С. 50-53.

11. Антикризисное управление / Под. ред. Минаева Э.С., Панагушина В.П. М: ПРИОР, 1998. - 125 с.

12. Антипина, О. Н. Платформы как многосторонние рынки эпохи цифровизации / О. Н. Антипина // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 3. – С. 12-19.

13. Антипова, И. Ворота распахнуты настежь. Морские порты наращивают мощности / И. Антипова // Российская газета – Спецвыпуск №259 (8313) // Режим доступа: <https://rg.ru/2020/11/17/gruzovaia-baza-staladrajverom-razvitiia-gossijskih-portov.html> (дата обращения: 01.04.2021).

14. Арустамова, М.И. Анализ динамики грузооборота морских портов России в Азово-Черноморском и Балтийском бассейне в условиях формирования новой экономической географии морских грузовых перевозок / М.И. Арустамова // Вестник РГЭУ РИНХ. 2018. №1 (61). С.121-128.

15. Ассоциация морских портов РФ (АСОП). Грузооборот и мощность российских портов // Режим доступа: https://www.morport.com/sites/default/files/inline/files/gruzooborot_i_moshchnost_2.pdf (дата обращения: 29.03.2021).

16. Афоничкин, А.И. Модель оценки экономической устойчивости предприятий / А.И. Афоничкин, Л.И. Журова / Фундаментальные исследования. 2015. №10 (часть 1) – С. 131-136

17. Афонцев, С.А. Экономическая политика и модели экономического развития / С.А. Афонцев // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 4. С. 40.

18. Бабурин, В.А. Оценка экономической эффективности совершенствования организации обслуживания судов в портах / В.А. Бабурин, С.К. Минеев, К.Р. Бабурина // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2013. №2 (18). С. 158-165.

19. Бабурина, О.Н. Морские порты мира и России: динамика грузооборота и перспективы развития / О.Н. Бабурина, С.И. Кондратьев // Транспортное дело России. 2016. №6. – С. 141-144.
20. Бабурина, О.Н. Перспективы цифровизации международных морских перевозок / О.Н. Бабурина, Г.В. Кузнецова // Морские интеллектуальные технологии. 2020. №4-4(50). – С. 67-72.
21. Бабурина, О.Н. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора / О.Н. Бабурина, Э.А. Садыков // Экономический анализ: теория и практика. 2021. №5. - С. 924-958.
22. Бабурина, О.Н. Риски и угрозы функционирования морской отрасли в условиях цифровизации мировой экономики / О.Н. Бабурина, Л.К. Гуриева // Морские интеллектуальные технологии. 2019. №2-2(44). – С. 109-115.
23. Баканаев, И.Л. Экономическая устойчивость деятельности предприятия // Молодой ученый. 2016. №3 (107) // Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/107/25658/> (дата обращения: 16.01.2021).
24. Баранова, В.Е. Экономическая устойчивость предприятия / В.Е. Баранова, Е.Ф. Николаева // Academy. 2018. №10(37). – С.18-24.
25. Бауэр, В.П. Экономическое моделирование процессов цифровой трансформации / В. П. Бауэр, В. В. Еремин, С. Н. Сильвестров, В. В. Смирнов // Журнал экономической теории. 2019. Т. 16. № 3. – С. 428-443.
26. БГД – Регионы России. Социально-экономические показатели - 2020 г. / Росстат // https://gks.ru/bgd/regl/b20_14p/Main.htm (дата обращения: 11.04.2021).
27. БГД – Российский Статистический Ежегодник 2020/ Russian Statistical Yearbook 2020 / Росстат // https://gks.ru/bgd/regl/b20_13/Main.htm (дата обращения: 11.04.2021).
28. БГД – Россия и страны мира - 2020 г. / Росстат // https://gks.ru/bgd/regl/b20_39/Main.htm (дата обращения: 01.02.2021)
29. Белый, И.И. Управление экономической устойчивостью промышленного предприятия / И.И. Белый // Устойчивое развитие и целостность экономических систем. Материалы IV Всероссийской интернет- конференции по проблемам экономифизики и эволюционной экономики, 21-30 ноября 2005 г. – Екатеринбург. Екатеринбург: МИАБ, Изд-во Урал. ун-та, 2006. – с. 123-129.

30. Беляева, А. Российские порты страдают от недозагруженности / А. Беляева / Новости экономики и финансов // Режим доступа: https://www.dp.ru/a/2020/10/02/v_kontekste (дата обращения: 18.12.2020).
31. Бердина, М.Ю. Морской транспорт в системе международных бизнес-операций / М.Ю. Бердина, Е.К. Торосян / Современные проблемы науки и образования. 2015. № 1-1 // Режим доступа: <http://science-education.ru/ru/article/view?id=17841> (дата обращения: 22.12.2020).
32. Богатин, Ю.В. Оценка производственного бизнеса и инвестиций. / Богатин Ю.В. // Ростов н/Д.: Изд-во РГЭА, 1998.
33. Бодровцева, Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов / Н.Ю. Бодровцева // TRANSPORT BUSINESS IN RUSSIA. 2017. №2. – С. 105-109.
34. Бодровцева, Н. Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов / Н. Ю. Бодровцева // Транспортное дело России. – 2017. – № 2. – С. 105-109.
35. Бодровцева, Н. Ю. Понятие и виды конкурентоспособности морских портов / Н. Ю. Бодровцева // Транспортное дело России. – 2016. – № 5. – С. 31-32.
36. Борисов, В.Н. Реализация процедур количественного оценивания влияния инновационно-технологического фактора на эффекты в реальном секторе экономик регионов / В.Н. Борисов, О.В. Почукаева, Е.А. Балагурова, Т.Г. Орлова, К.Г. Почукаев // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2018. Т. 16. С. 383-399.
37. Бразовская, Я. Е. Международная унификация упрощения таможенно-тарифного регулирования при перевозке груза морским транспортом / Я. Е. Бразовская // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2014. – № 1(23). – С. 179-194.
38. Бровкина, М. Не хватило глубины. Почему порты Ростовской области снизили грузооборот / М. Бровкина / Российская газета – Экономика Юга России №40 (8094) // <https://rg.ru/2020/02/26/reg-ufo/pochemu-porty-rostovskoj-oblasti-snizili-gruzooborot.html> (дата обращения: 12.01.2021).
39. Бухгалтерская отчётность АО «Новорослесэкспорт» за 2011-2020 гг. // https://www.audit-it.ru/buh_otchet/2315014794_ao-novorosleseksport (дата обращения: 15.02.2021).

40. Буянова, Л. Н. Инновационные подходы к управлению грузопотоками на водном транспорте / Л. Н. Буянова, Е. А. Королева // Транспортное дело России. – 2017. – № 5. – С. 49-51.
41. Буянова, Л. Н. О реализации мер государственной поддержки развития водного транспорта / Л. Н. Буянова, М. Г. Григорян // Транспортное дело России. – 2017. – № 1. – С. 115-117.
42. Буянова, Л. Н. Проблемы управления производительностью труда на водном транспорте / Л. Н. Буянова, М. Г. Григорян. – Санкт-Петербург : Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2021. – 188 с.
43. Вакуленко, Р.Я. Интеграция волжского бассейна в мировое транспортное пространство / Р.Я. Вакуленко, Н.С. Волостнов, В.Н. Костров, О. В. Почакаева // Вестник Екатеринбургского института. 2020. № 4(52). – С. 14-20.
44. Валентей, С. Д. Тренды развития экономик субъектов Российской Федерации в 2016 г / С.Д. Валентей, А.Р. Бахтизин, А.В. Кольчугина // Федерализм. 2018. № 2(90). – С. 161-176.
45. Васильева, Л.В. Анализ методических подходов к построению интегральных экономических показателей / Л.В. Васильева / Экономические исследования и разработки. 2017. №12.
46. Винников, В.В. Системы технологий на морском транспорте (перевозка и перегрузка грузов): – Одесса: Феникс, 2010.
47. Волынский, И.А. Понятие, виды и особенности формирования потоковых процессов морского порта / И.А. Волынский // Вестник АГТУ. Серия: Экономика. 2020. №3. С.71-77.
48. Галазова, С.С. Оценка ресурсного потенциала социально-инновационного развития федерального округа / С.С. Галазова, Т.Г. Краснова, Т.Н. Плотникова // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2016. № 4. С. 106-111.
49. Глинский, В.В. Оценка инновационного потенциала территории: пространственно-динамический подход / В.В. Глинский, Л.К. Серга, К.А. Зайков // Идеи и идеалы. 2016. Т. 2. № 2 (28). С. 62-74.

50. Голиченко, О.Г. Система характеристик для комплексного анализа инновационной деятельности на региональном уровне / О.Г. Голиченко, И.Н. Щепина // Экономическая наука современной России. 2018. № S1. С. 89.
51. ГОСТ Р 55507-2013. Эксплуатация речных портов. Термины и определения. – М.: Стандартинформ, 2014.
52. Государственная статистика – ЕМИСС. 2020 / Официальный сайт: Единая межведомственная информационно-статистическая система. – М.: 2021. – 547 с.
53. Государственная финансовая политика устойчивого экономического роста в России / Н.Г. Иванова, Л.А. Дьячкина, Д.А. Жилюк [и др.]; Под редакцией Н.Г. Ивановой. – СПб: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2020. – 145 с.
54. Грасс, Е.Ю. Методика анализа показателей производственной деятельности стивидорных компаний / Е.Ю. Грасс // ЭВ. 2019. №4 (19). С. 50-54.
55. Демьянова, О.В. Особенности формирования стратегии устойчивого развития предприятия в условиях современного кризиса / О.В. Демьянова, Е.И. Ишкова // Финансы и кредит. 2017. Т.23. № 6(726). – С.310-319.
56. Дигилина, О.Б. Методика оценки ресурсных потребностей организации для реализации инновационного проекта / О.Б. Дигилина, Д.В. Лебедева // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2021. № 4-1. С. 47-52.
57. Доклад ЮНКТАД 2019 (Доклад ООН по торговле и развитию) // <https://unctad.org/> (дата обращения: 29.12.2020).
58. Долгих, А.С. Современные подходы к определению состояния конкуренции на рынке перевалки грузов в морских портах России / А.С. Долгих // Инновации и инвестиции. 2020. №6. С. 266-271.
59. Дунаев, О.Н. Морские порты в экспортной цепи поставок российских компаний / О.Н. Дунаев, Д.В. Нестерова // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2017. №2 (69). С. 17-21.
60. Екимова, К.В. Обеспечение самостоятельности региональной политики на основании национального рейтинга состояния инвестиционного климата в субъектах Российской федерации / К.В.Екимова, И.П. Савельева // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2015. Т. 9. № 4. С. 191-194.

61. Екимова, К.В. Цифровая экономика и искусственный интеллект: новые вызовы современной мировой экономики / К.В. Екимова, С.А. Лукьянов, Е.Н. Смирнов [и др.]. – Москва: Государственный университет управления, 2019. – 180 с.
62. Жаркова, Е.М. Вклад голландских ученых в изучение глобальных цепочек стоимости / Е.М. Жаркова, Н.А. Волгина // Российский внешнеэкономический вестник. 2020. № 10. – С. 50-61.
63. Железкова, П.Е. Экономическая оценка уровня развития портов / П.Е. Железкова // Успехи современной науки. 2016. Т. 3. № 11. С. 133-136.
64. Заостровских, Е.А. Оценка влияния морского порта на экономический рост региона: методы и проблемы / Е.А. Заостровских // Региональные проблемы. 2017. Т. 20. № 2. – С. 65–72.
65. Засько, В.Н. Особенности государственной политики в сфере управления инновационно-промышленными кластерами / В.Н. Засько, О.И. Донцова // Креативная экономика. 2016. Т. 10. № 11. С. 1253-1262.
66. Зингер, О.А. Факторы, влияющие на устойчивое развитие промышленных предприятий / О. А. Зингер, А. В. Ильясова // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1-1. – С. 591.
67. Зонова, А.В. Базовая модель экономики / А.В. Зонова, В.М. Караулов // Вестник НГУЭУ. 2021. № 1. – С. 38-47.
68. Иванов, М.Ю. Этапы разработки стратегического плана развития для стивидорной компании / М.Ю. Иванов, М.Б. Иванова // Экономика устойчивого развития. 2015. № 3 (23). С. 196-204.
69. Ивашкова, Н.И. Исследование удовлетворенности парковочным пространством города Москва: компонента стратегии устойчивого развития мегаполиса / Н.И. Ивашкова, А.В. Лукина, С.В. Мхитарян // Друкеровский вестник. 2019. № 6(32). – С. 166-173.
70. Ивин, Е.А. Анализ состояния и перспективы развития грузопотоков через морские порты России / Е.А. Ивин, А.С. Горячева, А.Н. Курбацкий // Проблемы развития территории. 2020. №2 (106). С. 62-79.
71. Идрисов, Г.И. Параметры модели экономического роста на период до 2024 г / Г.И. Идрисов, П.А. Павлов // Экономическое развитие России. 2018. Т. 25. № 9. С. 3-6.
72. Ильина, И.Н. Качество городской среды как фактор устойчивого развития муниципальных образований / И. Н. Ильина // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2015. № 5(164). – С. 69-82.

73. Ильина, М.С. Направления совершенствования методики оценки экономической эффективности функционирования морского транспортного узла / М.С. Ильина // ЭВ. 2021. №2 (25). С.5-13.

74. Киндеева, О.А. Оценка эффективности использования основных средств и мероприятия по ее повышению / О.А. Киндеева // Молодой ученый. 2018. № 29 (215). – С. 58-61.

75. Климанов, Д.Е. Бизнес-модели: основные направления исследований и поиски содержательного фундамента концепции / Д.Е. Климанов, О.А. Третьяк // Российский журнал менеджмента. 2014. Т. 12. № 3. – С. 107-130.

76. Кобзева, Т.Я. Современный взгляд на внешнеэкономическую деятельность российских морских портов / Кобзева Т.Я. // Режим доступа: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/134/8312/> (дата обращения: 22.12.2020).

77. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 13.07.2020) // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916 (дата обращения: 21.03.2021).

78. Коняшова, А.В. Методика оценки уровня экономической устойчивости развития предприятия / А.В. Коняшова, Г.С. Мерзликина // Бизнес. Образование. Право. 2012. № 4 (21). – С. 174 – 179.

79. Коняшова, А.В. Показатели оценки функциональных составляющих экономической устойчивости развития предприятия / А.В. Коняшова // Вестник Челябинского государственного университета. 2013. №8 (299). – С. 123-128.

80. Корюкин, Н.С. Конкурентные преимущества как цель и результат использования инновационного потенциала портовых терминалов / Н.С. Корюкин // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2014. №3 (25). С. 154 -158.

81. Краснощеков, В.Н. Основные направления совершенствования экономического механизма обеспечения устойчивого функционирования и развития водного хозяйства России: монография / В.Н. Краснощеков, А.М. Марголин; М-во сел. хоз-ва Рос. Федерации, Федер. гос. образоват. учреждение высш. проф. образования Моск. гос. ун-т природообустройства. – М. : МГУП, 2005. – 107 с.

82. Кузнецов, А.Л. Направления цифровизации транспортной отрасли / А.Л. Кузнецов, А.В. Кириченко, В.Н. Щербакова-Слюсаренко // Вестник

ФГБОУ ВО «ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова». 2018. Т.10, №6. – С. 1179-1190.

83. Кузнецов, А.Л. Эволюция показателей, характеризующих эксплуатационную работу портов и терминалов / А.Л. Кузнецов, А.В. Кириченко, В.Н. Щербакова-Слюсаренко // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. 2017. Т. 9. № 5. – С. 909-924.

84. Кузьменко, О.В. Методические аспекты оценки устойчивости предпринимательских структур / О.В. Кузьменко, Е.В. Гриценко // Экономическая наука и практика: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Чита, апрель 2017 г.). – Чита: Издательство Молодой ученый, 2017. – С. 13-17.

85. Курбатова, А.В. Формирование методологии экономической оптимизации управленческих решений на транспорте / А.В. Курбатова, Е.С. Курбатова, В.А. Персианов // Вестник университета. – 2019. – № 2. – С. 70-76.

86. Лapidус, Л.В. Лояльность и удовлетворенность пассажиров качеством услуг бесшовной транспортной системы / Л.В. Лapidус // Ломоносовские чтения - 2017: Сборник тезисов выступлений, Москва, 18–20 апреля 2017 года. – Москва: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова" (экономический факультет), 2017. – С. 341-344.

87. Лapidус, Л.В. Транспортные и коммуникационные услуги / Л.В. Лapidус, О.И. Иванов // Экономика и управление социальной сферой: Учебник для бакалавров. – М.: Издательско-торговая корпорация "Дашков и К", 2015. – С. 429-466.

88. Лепехина, Ю.А. Выбор стратегии стивидорной компании на основе маркетингового анализа / Ю.А. Лепехина // Экономика устойчивого развития. 2018. № 2 (34). С. 200-213.

89. Лепехина, Ю.А. Перспективные направления роста грузооборота стивидорной компании / Ю.А. Лепехина // Экономика устойчивого развития. 2019. № 2 (38). С. 220-226.

90. Лепехина, Ю.А. Разработка комплекса мероприятий, способствующих повышению эффективности деятельности ОАО «НСРЗ» / Ю.А. Лепехина // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2015. №1 (29). С.169-181.

91. Малкина, М.Ю. Оценка устойчивости развития региональных экономик на основе расстояний Махаланобиса / М.Ю. Малкина // Terra Economicus. 2020. Т. 18. № 3. – С. 140-159.

92. Малкина, М.Ю. Устойчивость региональных экономик и факторы на нее влияющие / М.Ю. Малкина // Нижний 800: экономический потенциал и драйверы развития: Сборник научных статей по итогам Региональной научно-практической конференции, в рамках III Московского академического экономического форума (МАЭФ-2021), Нижний Новгород, 20 мая 2021 года. – Нижний Новгород: Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, 2021. – С. 4-11.

93. Марамыгин, М.С. Цифровая трансформация российского рынка финансовых услуг: тенденции и особенности / М.С. Марамыгин, Г.В. Чернова, Л.Г. Решетникова // Управленец. 2019.Т. 10. № 3. – С. 70-82.

94. Марченко, Н.С. Особенности диагностики уровня экономической безопасности морских портов / Н.С. Марченко // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2018. Т. 7. а № 2(23). – С.229-233.

95. Матвеевко, В.Д. Модернизация институтов - условие устойчивого экономического роста в России / В.Д. Матвеевко // Журнал институциональных исследований. 2010. Т. 2. № 1. – С. 84-99.

96. Мельников, А.Б. Инвестиционный климат и отток капитала в системе основных рисков устойчивости экономики России / А.Б. Мельников, Р.Г. Романенко // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2014. № 100. – С. 1098-1117.

97. Меры по обеспечению экономической устойчивости системы высшего образования в новых условиях / Т.Л. Клячко, Я.И. Кузьминов, В.А. Мау [и др.] // Российское высшее образование: уроки пандемии и меры по развитию системы: Коллективная монография / Научный редактор выпуска Е.А. Суханова. – Т.: Национальный исследовательский Томский государственный университет, 2020. – С. 118-129.

98. Минаков, В.Ф. Обеспечение финансовой устойчивости и платежеспособности страховых организаций / В.Ф. Минаков, М.В. Радченко, М.В. Сингелейцев // Современные проблемы науки и образования. 2014. № 6. – С. 388.

99. Минеев, В.И. Инновационные технологии - основа развития речного транспорта в XXI веке // В.И. Минеев, С.Г. Митрошин, Н.А. Ефремов, В.Н. Костров, В.Л. Эгин / Речной транспорт (XXI век). 2009. Т. 4. № 6. С. 34
100. Митяков, С.Н. Инструментарий оценки инновационной деятельности в регионах: индексный метод / С. Н. Митяков, Е. С. Митяков, О. И. Митякова, Г. Н. Яковлева // Инновации. 2020. № 12(266). – С. 55-62.
101. Мокеев, В.В. О построении рейтинга устойчивого развития предприятий методом собственных состояний / В.В. Мокеев // Вестник ЮУрГУ. – 2016. Т.5, №1. – С. 69-81.
102. Мосейкин, Ю.Н. Национальная экономика / Мосейкин Ю.Н., Семенович В.С., Черняев М.В., Соловьёва Ю.В., Палеев Д.Л., Егорычева Е.А., Нежникова Е.В., Карзанова И.В., Балашова С.А., Карпова Д.П., Зайнуллин С.Б., Гирицкий А.В., Воскеричян Р.О., Литвинова А.Г., Пизенгольц В.М., Раджу М.К.А., Андропова И.В., Дюжева Н.В. // Под ред. Ю. Н. Мосейкина. // Москва, 2020.
103. Найден, С.Н. Социальный потенциал устойчивого развития Дальнего Востока: демографические и инфраструктурные ограничения / С.Н. Найден, М.А. Грицко // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2017. Т. 14. № 4. – С. 104-111.
104. Никифоров, В.Г. Взаимодействие субъектов транспортного пространства как условие повышения качества портовых услуг / В.Г. Никифоров, Е.В. Филатова // Транспортное дело России, №3. 2017. – С. 94-96.
105. Николаенкова, М.С. Особенности оценки эффективности деятельности транспортных предприятий. Сборник научных трудов по итогам международной научно-практической конференции. / Николаенкова М.С. // Инновационный центр развития образования и науки. – 2015. – С. 272-276.
106. Новиков, А.В. Факторный анализ перспектив развития транспортно-логистических систем / А.В. Новиков, О.В. Почекаева, Р.Я. Вакуленко, Н. С. Волостнов // Вестник Екатеринбургского института. – 2020. – № 4(52). – С. 41-46.
107. Нуреев, Р.М. Цифровизация экономики: основные этапы становления / Р.М. Нуреев, ОВ. Карапаев // Управление бизнесом в цифровой экономике: сборник тезисов выступлений 3-ей международной конференции, Санкт-Петербург, 19–20 марта 2020 года. – СПб, 2020. – С. 499-503.
108. Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка результативности использования бюджетных ассигнований, направленных на

реализацию инвестиционных проектов, и иных мер, принимаемых в целях увеличения производственных мощностей морских портов в 2016-2018 годах и истекшем периоде 2019 года» / Счетная палата РФ // Режим доступа: <https://portnews.ru> (дата обращения: 18.01.2021).

109. Официальный сайт «Азовский морской порт» // <https://azovseaport.ru/> (дата обращения: 29.11.2020).

110. Официальный сайт «Порты мира» // <https://www.searates.com/ru/maritime/> (дата обращения: 22.12.2020).

111. Официальный сайт АО «Морской порт Санкт-Петербург» // <http://www.seaport.spb.ru/> (дата обращения: 17.11.2020).

112. Официальный сайт АО «Новорослесэкспорт» // Режим доступа: <http://www.nle.ru/> (дата обращения: 25.09.2020).

113. Официальный сайт АО «Туапсинский морской торговый порт» // Режим доступа: <http://www.tmtpr.ru> (дата обращения: 16.01.2021).

114. Официальный сайт ООО «Порт Мечел-Темрюк» // <https://mchel.ru/> (дата обращения: 14.01.2021).

115. Официальный сайт ООО «РН-Морской терминал Туапсе» // <https://tnp.rosneft.ru/about/> (дата обращения: 14.02.2021).

116. Панамарева, О.Н. Морские транспортные узлы - базовая инфраструктурная составляющая экспортно-ориентированной экономики России: состояние и проблемные аспекты / О.Н. Панамарева // Вестник МФЮА. 2018. №1. С. 153-170.

117. Персианов, В.А. Экономические оценки в проектах и программах развития транспорта в России и за рубежом / В.А. Персианов, А.В. Курбатова, Е.С. Курбатова // Бюллетень транспортной информации. – 2018. – № 5(275). – С. 3-8.

118. Плоц, О.А. Эффективность и производительность труда / О. А. Плоц // Молодой ученый. 2017. № 2 (136). – С. 478-480.

119. Постан, М.Я. Метод нахождения равновесного решения для портовых операторов в конкурентной среде типа олигополии / М.Я. Постан, И. В. Савельева // ТАРП. 2014. №2 (18). С.58-63.

120. Постановление Правительства РФ от 27 декабря 2019 г. N 1923 "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации, касающиеся государственного регулирования цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в портах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей"

121. Пухальский, В.А. Классификация и формирование конкурентных преимуществ портов / В.А. Пухальский // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. 2015. №2 (30). С. 179-184.
122. Развитие предпринимательства: инновации, технологии, инвестиции / А. В. Шаркова, И. Н. Шапкин, Л. А. Чалдаева [и др.]. – 2-е издание. – Москва : Издательско-торговая корпорация "Дашков и К", 2021. – 352 с.
123. Российская экономика в 2020 году. Тенденции и перспективы / А. Е. Абрамов, Н. А. Авксентьев, Е. А. Апевалова [и др.]. – М.: Фонд "Институт экономической политики им. Е.Т. Гайдара", 2021. – 712 с.
124. Рыночные трансформации: новые бизнес-модели, инновационные технологии, практика решений / Е.А. Авдеева, С.С. Алиева, Л.А. Алиярова [и др.]. – Лондон : издательство LSP, 2021. – 461 с.
125. Сабайдаш, М.В. Развитие методических принципов оценки экономической эффективности инвестиционных проектов создания и развития морских портов и терминалов / М.В. Сабайдаш // Вестник АГТУ. Серия: Экономика. 2019. №3. С. 125-131.
126. Садыков, Э.А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна / Э.А. Садыков // Транспортное дело России. 2021. №1. – С. 5-11
127. Садыков, Э.А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна / Э.А. Садыков // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2021. №1(65). – С. 19.
128. Садыков, Э.А. Роль и проблемы морских портовых операторов в реализации внешнеторгового потенциала России / Э.А. Садыков // Транспортное дело России. 2020. №6. – С. 32-37.
129. Сапожникова, Н.Г. Принципы формирования отчетности в области устойчивого развития / Н.Г. Сапожникова // Современная экономика: проблемы и решения. 2019. № 8(116). – С. 102-111.
130. Семин, П.А. Транспортная интеграция в СНГ: : состояние, проблемы, механизмы развития / П. А. Семин, А. В. Харламов ; Санкт-Петербургский государственный экономический университет. – СПб.: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2014. – 139 с.
131. Сильвестров, С.Н. О цифровой трансформации предприятия в контексте системной экономической теории / С. Н. Сильвестров, В. П. Бауэр,

В. В. Еремин, Н. В. Лапенкова // Экономическая наука современной России. 2020. № 2(89). – С. 22-45.

132. Сильвестров, С.Н. Определение и реализация национальных целей развития в российском стратегическом планировании / С.Н. Сильвестров, Ю.А. Крупнов, В.Г. Старовойтов // Российский экономический журнал. 2021. № 1. – С. 32-44.

133. Синельщиков, Е.В. Вопросы модернизации транспортно-логистической системы порта / Е.В. Синельщиков, М.С. Турпищева // Вестник АГТУ. Серия: Морская техника и технология. 2019. №1. С. 127-131.

134. Складорова, Ю.М. Обеспечение финансовой устойчивости предприятий инструментами финансового менеджмента / Ю.М. Складорова, И.Ю. Складоров // Аграрная наука – Северо-Кавказскому федеральному округу. Учетно-финансовый факультет. Финансово-экономические и учетно-аналитические проблемы развития региона: материалы Ежегодной научно-практической конференции, Ставрополь, 23 апреля 2019 года. – Ставрополь: Издательство "АГРУС", 2019. – С. 91-94.

135. Смирнов, Е.Н. Императивы управления глобальными цифровыми платформами / Е.Н. Смирнов, С.А. Лукьянов // Управленец. 2020. Т. 11. № 4. – С. 59-69.

136. Соколов, А.П. Взаимодействие макро- и микроуровней при формировании экономической безопасности страны / А. П. Соколов // Индустриальная экономика. 2020. № 1. – С. 6-9.

137. Соколов, А.П. Теоретические аспекты экономической безопасности предприятий / А. П. Соколов, И. Г. Борок // Экономика и управление: проблемы, решения. 2020. Т. 1. № 10(106). – С. 36-44.

138. Соколова, Н.В. Методика оценки экономической устойчивости внешнеторгового предприятия // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 7-4. – С. 656-660; URL: <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=9895> (дата обращения: 01.10.2021).

139. Спиридонов, С.Б. Анализ подходов к выбору весовых коэффициентов критериев методом парного сравнения критериев / С.Б. Спиридонов И.Г. Булатова, В.М. Постников / Наукoведение. 2017. Том 9, №6 // Режим доступа: <https://naukovedenie.ru/PDF/16TVN617.pdf> (дата обращения: 01.10.2020).

140. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012) // <http://www.consultant.ru/>

141. Сценарии развития экономической ситуации в России в 2020-2021 гг. и вызовы экономической политик / А.Л. Ведев, С.М. Дробышевский, А.Ю. Кнобель [и др.] // Экономическое развитие России. 2020. Т. 27. № 5. – С. 4-23.

142. Третьяк, О.А. Новый подход к анализу бизнес-моделей / О.А. Третьяк, Д.Е. Климанов // Российский журнал менеджмента. 2016. Т. 14. № 1. – С. 115-130.

143. Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72390/ (дата обращения: 12.02.2021).

144. Фисенко, А.И. Использование современных концепций маркетинга для формирования конкурентных преимуществ стивидорных компаний в морском порту / А.И. Фисенко // Современные проблемы науки и образования. 2014. № 6. С. 586.

145. Фисенко, А.И. Состояние и проблемы развития морских портов и формирования их грузовой базы в южной зоне дальнего востока России / А.И. Фисенко, Е.А. Кулешова / Современные проблемы науки и образования // <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=11010> (дата обращения: 16.02.2021).

146. Фролов, И. Э. Становление цифровой экономики и Россия: риски и проблемы развития, новые возможности / И. Э. Фролов // Экономическая политика России в межотраслевом и пространственном измерении : Материалы конференции ИНП РАН и ИЭОПП СО РАН по межотраслевому и региональному анализу и прогнозированию, Московская область, 21–22 марта 2019 года. – М.: Наука, 2019. – С. 82-89.

147. Хайтбаев, В. А. Совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры как направление социально-экономического развития территорий / В.А. Хайтбаев, К.А. Климашин // Вестник СамГУПС. 2019. № 3(45). – С. 69-78.

148. Холопов, К.В. Российский рынок международного контейнерного транзита в 2019 году и перспективы его развития / К.В. Холопов // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. №9. – С.61-68.

149. Хорошун, Н.А. Оценка деловой активности предприятия: золотое правило экономики / Н.А. Хорошун // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2017. №11. – С. 260-265.

150. Цверов, В.В. Научно-методический подход к обеспечению доставки грузов по принципу "точно в срок" на речном транспорте / В.В. Цверов, М.А. Левочкина // Научные проблемы водного транспорта. 2020. № 63(63). – С. 160-168.

151. Цверов, В.В. Оценка эффективности снабжения судоходных компаний материально-техническими ресурсами / В.В. Цверов, Е.Г. Бугрова, В.Н. Костров, Д. А. Коршунов // Морские интеллектуальные технологии. – 2020. – № 4-1(50). – С. 201-208.

152. Чернова, О. А. Водоемкость ВРП в оценке эффективности использования водных ресурсов региона / О. А. Чернова, Н. А. Косолапова // Обеспечение устойчивого развития регионов в пространственной структуре экономики России : Национальная (Всероссийская) научно-практическая конференция: сборник научных трудов, Орел, 25 апреля 2018 года / Под общей редакцией О.Е. Конобеевой. – Орел: Орловский государственный университет экономики и торговли, 2018. – С. 206-213.

153. Шеломенцев, А.Г. Стратегии-2030: подходы к разработке в регионах России / А.Г. Шеломенцев, С.В. Дорошенко, Е.А. Трушкова, А.П. Шихвердиев // Ars Administrandi. Искусство управления. 2017. Т. 9. № 4. С. 570-592.

154. Шеремет, А.Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций: практическое пособие / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М/: ИНФРА-М, 2020.

155. Шеремет, А.Д. Комплексная рейтинговая оценка устойчивости развития предприятий / Шеремет, А.Д. // Аудит и финансовый анализ. 2017. №3-4. – С.152-157

156. Шмидт, А. В. Снижение транспортных затрат как фактор повышения экономической устойчивости промышленного предприятия / А. В. Шмидт, Е. Н. Горяева, И. А. Горяева // Вестник Южно-Уральского государ-

ственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2012. № 30(289). – С. 193-194.

157. Щербанин, Ю.А. Экспортные грузопотоки через морские порты России: нефтегрузы – некоторые соображения / Ю.А. Щербанин // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. №4. – С. 18-36.

158. Ashrafi, M., T.R. Walker, G.M. Magnan, M. Adams, and M. Acciaro. A review of corporate sustainability drivers in maritime ports: a multi-stakeholder perspective. // *Maritime Policy & Management*. 2020. V. 47. P. 1027-1044. <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1736354>

159. Duru O., Galvao C. B., Mileski J., Robles L. T., Gharehgozli A. Developing a comprehensive approach to port performance assessment // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 2020. V/ 36. 169 – 180p. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2020.03.001>

160. Hlali, A. Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test // *The Open Transportation Journal*. 2017. V. 11. P. 120-129. DOI: 10.2174/1874447801711010120

161. Notteboom, T. Towards a new intermediate hub region in container shipping? Relay and interlining via Cape route vs. the Suez route // *Journal of Transport Geography*. 2012. No. 22. – pp. 164-178.

162. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future // Режим доступа: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf> (дата обращения: 20.05.2020).

163. Review of Maritime Transport 2020. UNCTAD // Режим доступа: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (дата обращения: 27.12.2020).

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А. Крупнейшие порты мира и РФ по грузообороту

Таблица 1 – Грузооборот крупнейших портов мира за 2018-2019 гг.

№	«Морской порт	Страна	Грузооборот за 2018 г., млн. т	Грузооборот за 2019 г., млн. т
1	Нинбо	Китай	922,092	1077,11
2	Шанхай	Китай	647,446	705,63
3	Сингапур	Сингапур	593,297	626,17
4	Сучжоу	Китай	573,76	607,74
5	Гуанчжоу	Китай	544,374	566,19
6	Таншань	Китай	515,8	565,40
7	Кингджао	Китай	443,978	507,99
8	Порт Хедленд	Австралия	484,51	505,33
9	Тяньцзинь	Китай	428,098	502,84
10	Роттердам	Нидерланды	461,177	467,35
11	Далянь	Китай	318,413	451,05
12	Бусан	Южная Корея	349,708	400,51
13	Инкоу	Китай	347,02	362,39
14	Рижао	Китай	350,62	360,02
15	Южная Луизиана	США	237,594	307,86
16	Кванъян	Южная Корея	283,106	291,83
17	Яньтай	Китай	265,36	285,60
18	Гонконг	Гонконг	256,73	281,55
19	Чжаныцзян	Китай	255,17	281,52
20	Хуанхуа	Китай	245,11	269,57

Источник: составлено автором по данным»²²³

Таблица 2 – Топ-10 крупнейших контейнерных портов мира

№	«Морской порт	Контейнерооборот, млн. TEU				
		2019 г.	2018 г.	2017 г.	2016 г.	2015 г.
1	Шанхай, Китай	42,01	40,23	37,13	36,54	35,29
2	Сингапур	36,60	33,67	30,90	30,92	33,87
3	Шэньчжэнь, Китай	27,74	25,21	23,97	24,20	24,03
4	Нинбо-Чжоушань, Китай	26,35	24,61	21,60	20,63	19,45
5	Гавань Гуанчжоу, Китай	21,87	20,37	18,85	17,22	16,16
6	Пусан, Южная Корея	21,66	20,49	19,85	19,45	18,65
7	Гонконг, ЮАР, Китай	19,60	20,76	19,81	20,07	22,23
8	Циндао, Китай	18,26	18,30	18,01	17,47	16,62
9	Тяньцзинь, Китай	16,00	15,07	14,49	14,11	14,05
10	Джеббель Али, Дубай, ОАЭ	14,95	15,37	15,73	15,60	15,25

Источник: составлено автором по данным»²²⁴

²²³ Государственная статистика – ЕМИСС. 2020 / Официальный сайт: Единая межведомственная информационно-статистическая система. – М.: 2021. – 547 с.

²²⁴ Государственная статистика – ЕМИСС. 2020 / Официальный сайт: Единая межведомственная информационно-статистическая система. – М.: 2021. – 547 с.

Таблица 3 – Грузооборот крупнейших портов РФ за 2019 год

№	Морской порт	Грузооборот по итогам 2019 г., млн. т
1	«Новороссийск	156,826
2	Усть-Луга	103,852
3	Восточный	73,54
4	Мурманск	61,93
5	Приморск	61,024
6	Санкт-Петербург	59,9
7	Ванино	31,44
8	Сабетга	27,68
9	Находка	25,58
10	Туапсе	25,2
11	Владивосток	23,92
12	Кавказ	20,92
13	Высоцк	19,4
14	Пригородное	16,05
15	Ростов-на Дону	16,03
16	Тамань	15
17	Де-Кастри	13,57
18	Калининград	11,1
19	Азов	10,4
20	Шахтерск	8,8
21	Посьет	7,7
22	Варандей	7,17
23	Махачкала	4,7
24	Архангельск	2,7
25	Астрахань	2,2

Источник: составлено автором по данным»²²⁵

Таблица 4 – Контейнерооборот крупнейших морских контейнерных компаний РФ

Стивидорная компания	2019 год, тыс. TEU
ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург»	202,3
АО «Первый контейнерный терминал»	162,1
ПАО «Владивостокский морской торговый порт»	130,6
ООО «Восточная стивидорная компания»	100,7
ООО «НУТЭП»	99,7

Источник: составлено автором по данным²²⁶

²²⁵ Государственная статистика – ЕМИСС. 2020 / Официальный сайт: Единая межведомственная информационно-статистическая система. – М.: 2021. – 547 с.

²²⁶ Иванов, М.Ю. Этапы разработки стратегического плана развития для стивидорной компании / М.Ю. Иванов, М.Б. Иванова // Экономика устойчивого развития. 2015. № 3 (23). С. 196-204.

Таблица 5 – Контейнерооборот портов РФ

Порт	Бассейн	Контейнерооборот, млн. TEU			Доля в 2019 году, %
		2017 г.	2018 г.	2019 г.	
БП Санкт-Петербург	Балтийский	1 918	2 131	2 222	42
Владивосток	Дальневосточный	839	944	1 052	20
Новороссийск	Азово-Черноморский	737	755	768	14
Восточный	Дальневосточный	371	419	395	7
Калининград	Балтийский	239	276	320	6
Корсаков	Дальневосточный	124	129	143	3
Петропавловск-Камчатский	Дальневосточный	80	98	99	2
Магадан	Дальневосточный	56	62	65	1
Дудинка	Арктический	55	68	63	1
Усть-Луга	Балтийский	75	69	62	1
Прочие	-	128	126	132	2
Общий итог	-	4 621	5 077	5 322	100

Источник: составлено автором по данным [54, 87]

Приложение Б. Матрицы попарных сравнений показателей,
характеризующих экономическую устойчивость
портового оператора

Таблица 1 – Матрица попарных сравнений показателей, характеризующих бизнес-устойчивость портового оператора

		j-столбец					Сумма в строке	Ранг показателя	Весовые коэффициенты a_{ij}
		$d_{пр}$	$d_{об}$	d_p	$d_{акт}$	$n_{чп}$			
i-строка	$d_{пр}$	1	1,5	1	1,5	1	6	2	0,240
	$d_{об}$	0,5	1	1,5	1,5	0,5	5	3	0,200
	d_p	1	0,5	1	1	0,5	4	4	0,160
	$d_{акт}$	0,5	0,5	1	1	0,5	3,5	5	0,120
	$n_{чп}$	1	1,5	1,5	1,5	1	6,5	1	0,280
Сумма в столбце		4	5	6	6,5	3,5			1

Таблица 2 – Матрица попарных сравнений показателей, характеризующих ресурсно-техническую устойчивость портового оператора

		j столбец				Сумма в строке	Ранг показателя	Весовые коэффициенты a_{ij}
		$\Gamma_{общ}$	z_e	m_e	y_e			
i-строка	$\Gamma_{общ}$	1	1,5	1,5	1,5	5,5	1	0,344
	z_e	0,5	1	1,5	0,5	3,5	3	0,219
	m_e	0,5	0,5	1	0,5	2,5	4	0,156
	y_e	0,5	1,5	1,5	1	4,5	2	0,281
Сумма в столбце		2,5	4,5	5,5	3,5			1,000

Таблица 3 – Матрица попарных сравнений показателей, характеризующих инвестиционную устойчивость портового оператора

		j столбец				Сумма в строке	Ранг показателя	Весовые коэффициенты a_{ij}
		M	A_T	t_{oc}	$d_{пр}$			
i-строка	M	1	0,5	1	1,5	4	3	0,219
	A_T	1,5	1	1	1,5	5	1	0,344
	t_{oc}	1	1	1	1,5	4,5	2	0,281
	$d_{пр}$	0,5	0,5	0,5	1	2,5	4	0,156
Сумма в столбце		4	3	3,5	5,5			1,000

Таблица 4 – Матрица попарных сравнений показателей, характеризующих финансовую устойчивость портового оператора

		j столбец					Сумма в стро- ке	Ранг пока- зателя	Весовые ко- эффициенты a_{ij}
		$k_{авт}$	$k_{сос}$	$k_{тл}$	$k_{бл}$	$k_{ал}$			
i- строка	$k_{авт}$	1	1,5	1,5	1,5	1,5	7	1	0,280
	$k_{сос}$	0,5	1	0,5	1	0,5	3,5	5	0,120
	$k_{тл}$	0,5	1,5	1	1	0,5	4,5	3	0,200
	$k_{бл}$	0,5	1	1	1	0,5	4	4	0,160
	$k_{ал}$	0,5	1,5	1,5	1,5	1	6	2	0,240
	Сумма столбце	3	6,5	5,5	6	4			1

Приложение В. Формулы расчета системы единичных показателей функциональных составляющих экономической устойчивости портового оператора

Таблица 1 – Расчетные формулы

1	2	3	4
1. Показатели производственной устойчивости			
1.1	Грузооборот	$\Sigma Q_i = Q_1 + Q_2 + \dots + Q_n$	Q_1, Q_2, Q_n – объем перевалки 1-го, 2-го ... n-го вида груза
1.2	Коэффициент загрузки портовых мощностей	$k_3 = \frac{\Sigma Q_i}{M} \cdot 100$	k_3 – коэффициент загрузки, %; ΣQ_i – суммарный фактический грузооборот, тыс. т; M – установленная мощность портового оператора, тыс. т.
1.3	Показатель фондоотдачи	$f_{om} = \frac{B}{OC}$	B – выручка от реализации портовых услуг, тыс. руб.; OC – среднегодовая стоимость основных средств, тыс. руб
1.4	Производительность труда	$\Pi_n = \frac{\Sigma Q_i}{\bar{Ч}}$	ΣQ_i – суммарный фактический грузооборот, тыс. т; $\bar{Ч}$ – среднесписочная численность работников предприятия, чел.
1.5	Операционная прибыль в расчете на одну тонну груза	$p_{om} = \frac{\Pi_{on}}{\Sigma Q_i}$	Π_{on} – операционная прибыль портового оператора, тыс. руб. ΣQ_i – суммарный фактический грузооборот, тыс. т;
1.6	Показатель чистой прибыли на тонну груза	$p_{чт} = \frac{\Pi_{ч}}{\Sigma Q_i}$	$\Pi_{ч}$ – чистая прибыль портового оператора, тыс. руб.
2. Показатели бизнес-устойчивости			
2.1	Доходность производства	$d_{np} = \frac{B}{C}$	B – выручка от реализации, тыс. руб.; C – производственная себестоимость, тыс. руб.
2.2	Коэффициент доходности расходов по обычным видам деятельности	$d_{об} = \frac{B}{P_{об}}$	$P_{об}$ – расходы по обычным видам деятельности, тыс. руб.
2.3	коэффициент доходности совокупных расходов	$d_p = \frac{D_{общ}}{P_{общ}}$	$D_{общ}$ – общая величина доходов, тыс. руб.; $P_{общ}$ – общая величина расходов, тыс. руб.
2.4	Коэффициент доходности активов	$d_{акт} = \frac{D_{общ}}{\bar{A}}$	\bar{A} – средняя балансовая величина активов, тыс. руб.

Продолжение таблицы 1

1	2	3	4
2.5	Норма чистой прибыли	$n_{чп} = \frac{П_ч}{B} \cdot 100$	П _ч – чистая, прибыль. тыс. руб.
3. Показатели ресурсно-технической устойчивости			
3.1	Общая ресурсоемкость	$r_{общ} = \frac{P_{об}}{B}$	P _{об} – общие расходы, тыс. руб.
3.2	Зарплатоемкость	$z_e = \frac{ЗОТ}{B}$	ЗОТ – годовые затраты на оплату труда работников с учетом социальных отчислений, тыс. руб.
3.3	Материалоемкость	$m_e = \frac{МЗ}{B}$	МЗ – понесенные материальные расходы в периоде, тыс. руб.
3.4	Энергоемкость	$y_e = \frac{\mathcal{E}}{B}$	Э – понесенные расходы на оплату энергетических ресурсов, тыс. руб.
4. Показатели инвестиционной устойчивости			
4.1	Производственная мощность	$\sum M_i = M_1 + M_2 + \dots + M_n,$	Максимальная производственная мощность перевалки грузов при полном использовании оборудования и производственных площадей
4.2	Показатель активов в расчете на тонну переваленного груза (грузооборота)	$A_m = \frac{\bar{A}}{\sum Q_i}$	\bar{A} – средняя балансовая величина активов, тыс. руб.
4.3	Срок окупаемости основных средств	$t_{oc} = \frac{365 \cdot \overline{OC}}{B}$	B – выручка от реализации портовых услуг, тыс. руб.; \overline{OC} – среднегодовая стоимость основных средств, тыс. руб
4.4	Доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами	$D_{np} = \frac{q_{np}}{\sum Q_i},$	q _{np} – объем перевалки грузов, обрабатываемых прогрессивными методами, тыс. т ΣQ _i – суммарный фактический грузооборот, тыс. т
5. Показатели финансовой устойчивости			
5.1	Коэффициент автономии	Собственный капитал / Общий итог баланса	
5.2	Коэффициент обеспеченности СОС	(Собственный капитал – Внеоборотные активы) / Оборотные активы	
5.3	Коэффициент текущей ликвидности	(Денежные средства + дебиторская задолженность + НДС + запасы + финансовые вложения + прочие оборотные активы) / Краткосрочные обязательства	
5.4	Коэффициент быстрой ликвидности	(Денежные средства + дебиторская задолженность + финансовые вложения) / Краткосрочные обязательства	
5.5	Коэффициент абсолютной ликвидности	Денежные средства / Краткосрочные обязательства	

Приложение Г. Бухгалтерская отчетность АО «Новорослесэкспорт»
за 2012-2019 гг.

Таблица 1 – Бухгалтерский баланс АО «Новорослесэкспорт» за 2012-2019 гг.

Активы, тыс. руб.

Наименование показателя	Код	2019 г.	2018 г.	2017 г.	2016 г.	2015 г.	2014 г.	2013 г.	2012 г.
Актив									
I. Внеоборотные активы									
Основные средства	1150	4452187	3724175	3474590	3122768	2536779	2451049	2327989	2160288
Финансовые вложения	1170	0	0	89	89	89	89	89	89
Отложенные налоговые активы	1180	822682	816297	812443	810782	743260	23420	17816	13803
Прочие внеоборотные активы	1190	97103	101307	101131	99648	99245	101014	104048	104785
Итого по разделу I	1100	5371972	4641779	4388253	4033287	3379373	2575572	2449942	2278965
II. Оборотные активы									
Запасы	1210	75117	56293	44823	36635	39669	30081	31366	25555
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	30996	220	845	1833	303	563	4674	4726
Дебиторская задолженность	1230	506955	366610	308549	346098	399680	426670	218940	269211
Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	960464	1041497	589899	402248	192023	3033414	1292856	572716
Прочие оборотные активы	1260	8987	345	3670	5239	3340	2962	5798	6100
Итого по разделу II	1200	1582519	1464965	947786	792053	635015	3493690	1553634	878308
БАЛАНС	1600	6954491	6106744	5336039	4825340	4014388	6069262	4003576	3157273

Таблица 2 – Бухгалтерский баланс АО «Новорослесэкспорт» за 2012-2019 гг.

Пассивы, тыс. руб.

Наименование показателя	Код	2019 г.	2018 г.	2017 г.	2016 г.	2015 г.	2014 г.	2013 г.	2012 г.
Пассив									
III. Капитал и резервы									
Уставный капитал	1310	37	37	37	37	37	37	37	37
Переоценка внеоборотных активов	1340	57503	57621	57627	57825	57957	57957	58096	58593
Резервный капитал	1360	6	6	6	6	6	6	6	6
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	6343395	5552266	4757911	4052084	2344433	5541606	3683581	2853800
Итого по разделу III	1300	6400941	5609930	4815581	4109952	2402433	5599606	3741720	2912436
IV. Долгосрочные обязательства									
Отложенные налоговые обязательства	1420	166195	149167	155940	125161	127541	121597	108107	93850
Оценочные обязательства	1430	74531	58476	63603	60477	57870	37932	39807	39829
Прочие обязательства	1450	17767	12185	32750	461	19895	5016	3460	0
Итого по разделу IV	1400	258493	219828	252293	186099	205306	164545	151374	133679
V. Краткосрочные обязательства									
Заемные средства	1510	0	0	0	0	0	0	0	0
Кредиторская задолженность	1520	226076	215141	204636	467104	1342596	245515	56438	59710
Доходы будущих периодов	1530	7949	8540	9132	9724	10316	10907	11499	12090
Оценочные обязательства	1540	61032	53305	54397	52461	53737	48689	42545	39358
Прочие обязательства	1550	0	0	0	0	0	0	0	0
Итого по разделу V	1500	295057	276986	268165	529289	1406649	305111	110482	111158
БАЛАНС	1700	6954491	6106744	5336039	4825340	4014388	6069262	4003576	3157273

Таблица 3 – Отчет о финансовых результатах АО «Новорослесэкспорт» за 2012-2019 гг., тыс. руб.

Наименование показателя	2019 г.	2018 г.	2017 г.	2016 г.	2015 г.	2014 г.	2013 г.	2012 г.
Выручка	4 938 508	4 420 483	4 102 295	4 518 722	4 306 638	3 314 906	2 199 715	2 160 019
Себестоимость продаж	(2112449)	(1676798)	(1380930)	(1349867)	(1391132)	(1251808)	(1147289)	(1016099)
Валовая прибыль (убыток)	2 826 059	2 743 685	2 721 365	3 168 855	2 915 506	2 063 098	1 052 426	1 143 920
Управленческие расходы	(236 966)	(217 586)	(201 565)	(193 607)	(179 435)	(159 789)	(131 341)	(173 026)
Прибыль (убыток) от продаж	2 589 093	2 526 099	2 519 800	2 975 248	2 736 071	1 903 309	921 085	970 894
Проценты к получению	76 363	49 401	14 272	16 011	303 781	173 080	59 462	12 661
Проценты к уплате	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(5 147)
Прочие доходы	109 410	205 220	43 504	227 356	707 440	1 550 829	101 311	91 772
Прочие расходы	(275 377)	(69 825)	(107 224)	(383 013)	(3 624 060)	(43 853)	(38 213)	(104 023)
Прибыль (убыток) до налогообложения	2 499 489	2 710 895	2 470 352	2 835 602	123 232	3 583 365	1 043 645	966 157
Налог на прибыль	(513 925)	(549 326)	(473 455)	(644 689)	(749 901)	(714 831)	(203 181)	(196 893)
текущий налог на прибыль (до 2020 г. это стр. 2410)	(503 282)	(559 955)	(473 455)	(644 689)	(749 901)	(714 831)	(203 181)	(196 893)
отложенный налог на прибыль	(10 643)	10 629	0	0	0	0	0	0
Изменение отложенных налоговых обязательств	0*	0*	(30 779)	2 380	(5 944)	(13 182)	(14 257)	(15 786)
Изменение отложенных налоговых активов	0*	0*	1 661	67 522	719 840	5 598	4 013	1 482
Прочее	(1 134)	(1 211)	(7 356)	(6 296)	(1 400)	(3 064)	(936)	(2 760)
Чистая прибыль (убыток)	1 984 430	2 160 358	1 960 423	2 254 519	85 827	2 857 886	829 284	752 200